

PROCES VERBAL
DE LA
**RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION ET
D'ÉCHANGES**
TENUE A
BENESSE-MAREMNE (LANDES)
LE
VENDREDI 29 MAI 2015 A 19 H

Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 30 avril 2015, prescrivant l'enquête publique unique préalable à l'élargissement de l'Autoroute A63 entre Ondres et St Geours de Maremne, une réunion d'information et d'échanges avec le public a été organisée à Bénésse Maremne le 29 mai 2015 de 19 heures à 22 heures 15.

Participaient à cette réunion publique :

M. Jean-François Monet maire de Bénésse-Maremne et vice-président de la CC « Maremne Adour Côte Sud »

La commission d'enquête :

- Monsieur Alain Tartinville, président ;
- Monsieur Pierre Jacques Lissalde, membre titulaire ;
- Madame Marion Thenet, membre titulaire ;
- Monsieur Pierre Lafforre, membre suppléant ;

Les représentants du maître d'ouvrage :

- Monsieur Gilles Riondy, directeur d'opérations pour la partie travaux d'élargissement
- Monsieur Nicolas Mazeau, directeur d'exploitation pour la partie A64-A63
- Monsieur David Mayer, directeur d'opérations adjoint
- Madame Marie-Josée Mabire, responsable du volet foncier de l'opération
- Monsieur Sylvain Guilloteau, responsable des données SIG et en charge de toute la partie informatique

Environ 70 personnes ont assisté à la réunion

Monsieur Jean François Monet, Maire de Bénésse-Maremne ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue à tous les participants et en présentant la commission d'enquête et les représentants d'Autoroute du Sud de la France (ASF) maître d'ouvrage du projet

Monsieur Alain Tartinville :

Après avoir souligné que la commission relevait du président du tribunal administratif de Pau et était donc totalement indépendante tant de l'autorité chargée de la décision (préfet des Landes) que du maître d'ouvrage (ASF) le président de la commission d'enquête rappelle les quatre volets de cette enquête unique prévue par l'article R123-7 du code de l'environnement :

- est-ce que le projet présenté par la société ASF est ou non d'utilité publique. En clair, est-ce que les avantages que l'on va retirer de ce projet sont supérieurs aux inconvénients, inconvénients pour les particuliers, mais aussi, éventuellement, inconvénients pour la société.
- mise en comptabilité des plans locaux d'urbanisme qui touche essentiellement trois domaines :

- création d'emplacements réservés supplémentaires,
- modification des règlements des zones concernées
- le cas échéant, déclassement d'espaces boisés
- enquête parcellaire s'adresse aux propriétaires pour déterminer qui possède quoi et surtout quelle est l'emprise nécessaire pour le projet.
- loi sur l'eau, c'est-à-dire à la fois la ressource en eau et les conséquences sur le monde aquatique.

Il présente ensuite le contenu du dossier d'enquête et la façon de le consulter pour trouver les informations souhaitées.

Il rappelle enfin les quatre possibilités offertes au public pour déposer des observations ou contrepropositions sur le projet :

- rencontrer le commissaire enquêteur lors des 19 permanences organisées dans les communes
- remplir directement l'un des registres déposés dans les neuf mairies et à la préfecture. Il y a un registre dans chaque mairie et il y en a un à la préfecture des Landes.
- écrire au président de la commission en mairie de Bénesse-Maremne,
- par voie électronique à l'adresse courriel portée sur l'arrêté.

Il souligne que la réunion est enregistrée pour faciliter la rédaction du compte-rendu qui, conformément aux dispositions de l'article R123-17 du code de l'environnement, sera joint au rapport de la commission d'enquête.

Monsieur Gilles Riody :

Présente les représentants d'ASF et leur mission dans le cadre du projet d'élargissement. Il expose ensuite les grandes lignes de ce projet :

- la portion Ondres -St Geours est la seule qui reste à deux voies entre Saugnac et Muret et la frontière espagnole ;
- L'élargissement vise essentiellement à fluidifier le trafic et permettra de mettre cette autoroute, vieille de quarante ans, aux normes actuelles, notamment dans le domaine du bruit, de la protection des eaux et des milieux aquatiques, de la restauration des continuités écologiques, des phénomènes sismiques et de la sécurité ;
- Cette opération est entreprise dans le cadre du plan de relance économique annoncé par le gouvernement le 09 avril dernier. Elle est financée par le concessionnaire.

Il rappelle que le trafic sur cette portion d'autoroute est actuellement de 30 à 35.000 véhicules/jour mais passe à 52, 58.000 en période estivale. Après s'être tassé avec la crise entre 2007 et 2013, il remonte un peu. Le calendrier général des travaux, contraints notamment par le franchissement de la voie ferrée Bordeaux-Espagne à hauteur de Labenne est les suivants :

- acquisition des terrains et des travaux préparatoires en 2016 ;
- travaux d'élargissement proprement enter 2017 et 2019 voire encore un peu en 2020.

Les travaux sur les neuf communes consistent à :

- ajouter une voie de circulation supplémentaire (3,50 m) dans chaque sens ;
- Mettre en place un système de collecte et de traitement des eaux, notamment des bassins de rétention ;
- rétablir les voies latérales ;
- Construire des murs ou des merlons pour assurer une protection phonique et visuelle des riverains ;
- réaménager tous les ponts dont la plupart, de longueur insuffisante, doit être démolie et reconstruite généralement à côté ;

L'ensemble de ces opérations montrent que le besoin en surface supplémentaire dépasse largement les seuls 2x3,50 m des troisièmes voies. A cet effet, M. Riondy montre sur des orthoplans les besoins en terrains générés par l'opération. IL rappelle la procédure d'acquisition y afférente : ASF rachète les terrains, pour le compte de l'état, sur la base de l'évaluation faite par France Domaine, et en tenant compte des indemnités particulières négociées par exemple avec la chambre d'agriculture. L'acquisition est faite à l'amiable ou, à défaut via la procédure décrite par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il détaille un peu plus les travaux liés à l'assainissement des eaux, aux protections phoniques, à la protection des milieux naturels et aux rétablissements des itinéraires :

- Aujourd'hui l'eau qui coule sur l'enrobé de l'autoroute va directement dans le milieu naturel. Le projet permettra la mise en place d'un système d'assainissement séparatif. Les eaux de plateforme sont recueillies par des caniveaux puis dirigées vers des bassins de traitement qui servent de tampon pour séparer la pollution chronique avant rejet des eaux dans les ruisseaux et retenir une pollution accidentelle pour la pomper après avoir isolé le bassin ;
- la protection contre le bruit est très réglementée puisque le législateur a prévu des seuils réglementaires pour fixer les obligations des aménageurs. Cette réglementation part de la contribution sonore initiale. Elle s'applique aux bâtis construits avant le 24 mai 2005. Si ce bâti est actuellement exposé à un niveau sonore de moins de 55 dbA, il faudra qu'après travaux, on ne soit pas au-dessus de 55. Entre 55 et 60 : par exemple à 58, après travaux on ne pourra pas être à plus de 58. Au-delà de 60 dbA, on ramène à 60 dbA. A cet effet ; ASF a procédé à une campagne de mesures sonométriques pour qualifier le niveau de l'ambiance sonore et alimenter un modèle numérique. Pour respecter les normes réglementaires, on va d'abord remplacer le revêtement actuel par un enrobé drainant qui réduira le bruit pour tout le monde. Ensuite, pour les maisons les plus impactées, on va faire ce que l'on appelle des protections acoustiques à la source, c'est-à-dire soit des murs antibruit, soit des merlons acoustiques. Enfin, pour les maisons qui, malgré cela seront au-dessus de la réglementation on va faire de l'isolation acoustique de façon à ce qu'à l'intérieur de la maison, on soit en dessous des normes réglementaires. A cet effet, M. Riondy présente les cartes contenues dans le dossier qui

permettent à chacun de connaître sa situation en regard des nuisances sonores : cartes isophones et cartes de repérage des récepteurs avec les tableaux associés ;

- Pour la protection des milieux naturels, les zones humides, les écoulements sont regardés de façon à les préserver. Cependant, malgré les efforts d'évitement ou de réductions des impacts, on détruit quand même certaines zones sensibles qui alors seront compensées. Cette compensation environnementale sera effectuée avec les acteurs du territoire et notamment les élus locaux, le conseil général, la chambre d'agriculture, les associations, le syndicat mixte de Rivière, etc. ;
- En ce qui concerne le rétablissement des voies de communication, les ponts qui passent au-dessus et qui ne sont pas assez larges pour faire passer une troisième voie devront être cassés et reconstruits soit un peu à droite, soit un peu à gauche. Les tracés des ouvrages ou des chemins qui mènent à ces ouvrages sont rétablis à côté de la voie actuelle ou sur place. Évidemment, les ponts qui portent l'autoroute, ils sont également élargis.

Monsieur Alain Tartinville :

Après avoir exploité les questions posées par écrit sur les fiches distribuées à cet effet aux participants, le président de la commission souligne que le sujet le plus souvent abordé concerne les nuisances sonores. Pour lancer le débat, il et pose deux questions suivantes : Quel est le planning de construction de ces murs antibruit ? Et ensuite, quelle est leur efficacité ?

Monsieur Gilles Riomy :

Rappelle que les travaux auraient lieu entre 2017 et 2019 voire 2020 ; c'est-à-dire sur trois saisons car ils ne se poursuivent pas l'été. Les murs antibruit sont généralement faits dans la dernière saison puisque les premières saisons sont consacrées à l'élargissement de la plateforme autoroutière, à l'assainissement et aux terrassements.

En termes techniques, est-ce que le mur va réfléchir le bruit en face ? En fait, une grande partie de nos murs sont de type absorbant, c'est-à-dire que le bruit arrive sur la surface du mur et il est absorbé ; il n'est pas renvoyé en face. Le type de mur est précisé dans les documents : A, pour absorbant, R pour réfléchissant. 95 % des murs qui sont notés A.

Comment pouvons-nous être sûrs de l'état initial, c'est-à-dire de l'ambiance d'aujourd'hui ? Ce qui fige les choses pour la suite, c'est la réglementation après aménagement, c'est-à-dire le bruit qu'on pense avoir 20 ans après la mise en place et il faut vérifier que ce bruit est inférieur à des valeurs réglementaires. L'ambiance sonore initiale est importante car elle permet de calibrer le modèle numérique. Ensuite, on va apprécier et calculer le bruit dans 20 ans et l'on va mettre en place des protections pour que le bruit soit inférieur aux normes réglementaires. Ces calculs de bruit intègrent évidemment le trafic, la position des maisons, la topographie, le pourcentage et la vitesse des camions, les conditions atmosphériques.

Concernant les conditions atmosphériques on s'appuie sur la station de Mont-de-Marsan qui aboutit à la meilleure la protection pour les riverains. Et avec des hypothèses très défavorables. Ainsi pour l'orientation du vent, on prend toujours l'orientation qui amène le plus de vent sur le bâti.

Il y a un autre point important qui est souvent cité : on y utilise le trafic moyen annuel ou TMJA. C'est le règlement qui veut ça, c'est-à-dire que la loi demande de calculer une valeur moyenne et de vérifier que la valeur moyenne est inférieure à des valeurs réglementaires. Donc, on applique la loi qui est ainsi faite : les seuils à ne pas dépasser ont été calculés à partir des moyennes et non à partir des pics.

Par ailleurs ces calculs sont faits à partir d'un modèle numérique. Ce n'est pas le modèle d'ASF mais celui du bureau d'études, modèle qui est quasiment identique partout en France.

Monsieur Alain Tartinville :

Plusieurs questions sont arrivées ici, pendant, les questions de sécurité, questions de nuisances : poussières, sonores ou autres. Et puis, question annexe, c'est : est-ce que l'autoroute va rester payante pendant cette période-là ? Mais je pense que la réponse, tout le monde la connaît hélas. Qu'est-ce que vous allez faire pendant les travaux pour faciliter la vie des riverains ?

Monsieur Gilles Riondy :

Alors, c'est une question importante. Vous avez un petit peu plus de recul que certains de vos voisins, c'est-à-dire si vous allez aujourd'hui à Saint-Jean-de-Luz ou si vous habitez à Bayonne. Les travaux commencent par réduire la largeur des voies de façon à mettre en place ce que l'on appelle des SMV, des séparateurs modulaires de voies, c'est-à-dire des murs qui séparent les ouvriers de la circulation. Comme on diminue la largeur des voies, il faut diminuer aussi la vitesse de police. On essaye de faire les travaux sur des longueurs réduites pour éviter à l'automobiliste d'avoir à conduire sur une trop longue période de voies resserrées. On travaille d'abord successivement sur un côté puis l'autre de l'autoroute. Ainsi sur Biarritz, on fait 6 kilomètres côté terre puis 5 kilomètres et à nouveau 6 kilomètres côté terre. Pour les usagers, les périodes de travaux ne sont pas plus dangereuses : nous avons constaté qu'il n'y a pas plus d'accidents, peut-être un petit peu plus de tôle froissée mais moins d'accidents corporels.

Intervenante A :

Fait trois remarques au sujet du bruit.

- Il y a 27 kilomètres de travaux et vous n'avez parlé que de 10 kilomètres de murs de protection et 5 kilomètres de merlons. Donc, ça veut dire qu'il reste quand même 15 kilomètres, c'est-à-dire la moitié sans protection sans parler des deux côtés.
- Vous avez fait des relevés qui placent ma maison en zone verte. Vous avez fait des mesures par vent d'ouest. Vous savez, moi, ce qui me gêne, c'est de vent d'est. C'est épouvantable quand on a le vent d'est. On a un bruit qui vient. On ne peut pas rester sur la terrasse l'été et

ça, je ne comprends pas que vous n'en ayez pas tenu compte. Vous n'avez tenu compte que du vent d'ouest.

- Je pense qu'on se moque de nous car vous nous dites que vous devez avoir une augmentation de 60 décibels à 65 décibels, mais tout le monde sait qu'une augmentation de 3 décibels équivaut à doubler le bruit. Donc en prenant de 60 à 65, vous faites plus que doubler le bruit, ce qui veut dire que vous avez supposé que vous allez avoir deux colonnes de camions en permanence en plus sur la route.

Voilà les trois remarques que je voulais faire et en conséquence je demande de prendre en compte le bruit qui est causé par le vent d'est, que l'on nous édifie un mur antibruit, alors que vous avez considéré qu'il n'y a pas de bruit. Entre les deux ponts de Saubion et Tyrosse, vous avez prévu un mur du côté Tyrosse, et à Saubion nous n'avons rien du tout. Nous avons juste un petit merlon de rien du tout, et nous souffrons énormément du bruit de l'autoroute : la rue du Plach à Saubion n'est absolument pas protégée. Le jour où je ne pourrai plus rester sur la terrasse, vous me donnerez votre numéro de téléphone, je vous appelle et vous viendrez écouter chez moi. J'ai consulté le dossier et j'étais horrifiée car vous m'avez classée en zone verte, ce qui est impossible !

Monsieur Gilles Riody :

Oui, alors, donc, 26 kilomètres et 15 kilomètres de protections antibruit, évidemment, on protège là où il y a des maisons. On ne protège pas les zones qui ne sont pas habitées, mais on va le regarder sur une carte. Protéger un tracé autoroutier ne veut pas dire mettre un mur d'une longueur et d'une hauteur constante sur toute la longueur. Protéger le bruit de l'autoroute, c'est se placer sur les façades et vérifier que la contribution sonore sur ces façades est inférieure à une valeur réglementaire. Donc, soit cette valeur, est réglementaire et il n'y a pas de disposition à prendre, soit elle n'est pas réglementaire et on met un mur antibruit. Deuxièmement, vent d'est ou d'ouest ? Je l'ai dit. Le modèle prend en compte, comment dire, l'orientation du vent la plus défavorable pour vous.

Intervenant B :

C'est moi qui ai posé la question, les tarifs de l'autoroute. On sait très bien que l'autoroute, bon, vous allez continuer à la faire payer. Mais je trouve que l'autoroute est très dangereuse car n'y a pas de différenciation entre la vitesse de police des poids lourds et celle des automobiles. Si vous faites des travaux qui durent un certain temps, il faudrait différencier radicalement la vitesse des voitures et celles des camions : si les camions étaient tenus à rouler à 50 et les voitures un peu plus, ça permettrait quand même d'avoir deux voies plus fluidifiées et que ce serait plus facile pour les voitures de s'échapper de la colonne de PL.

Monsieur Gilles Riody :

Première chose, évidemment, on va sur cette autoroute parce que c'est notre lieu de travail. On a des collaborateurs qui y sont tous les jours et qui se rendent compte tous les jours que c'est très difficile. Il y a des fourgons qui

se font percuter. Il y a des gens qui ont perdu la vie ou qui sont handicapés à vie. Donc, ce problème-là, Monsieur, on le connaît parfaitement

La vitesse de police est fixée par le préfet. On peut demander un abaissement de vitesse de police à 50 km/h. Je ne suis pas sûr qu'on sera entendu, mais peut-être qu'on demandera 70. On aura peut-être 70 pour les camions, 90 pour les voitures. Mais on est tout à fait d'accord avec vous parce qu'on est les premiers à en

C'est compliqué à Urrugne parce que c'est sinueux. Alors, ce sera moins compliqué ici, dans les Landes, on est plus en ligne

S'agissant de la durée des travaux, je rappelle qu'on ne peut pas travailler l'été car le trafic monte à 65 000 véhicules/jour. Cela veut dire qu'il faut commencer le chantier le 15 septembre et le fermer le 15 juin et le premier mois est déjà utilisé pour mettre en place les systèmes de protection. Donc les travaux s'étalent sur quatre ans ; ils ne durent pas quatre ans mais met 4 x 6 mois.

Intervenant C :

Pendant la période de travaux, quelles sont les protections que vous comptez mettre en place ?

Monsieur Gilles Riody :

On ne peut pas dire que les travaux génèrent du bruit. La nuisance sonore spécifique des travaux c'est celle des klaxons de recul des engins. C'est malheureux à dire, mais le travail des engins est couvert par le bruit de la circulation, sauf le klaxon de recul. En outre les travaux ne se déroulent que sur des horaires classiques ; on ne va pas travailler ni la nuit, le samedi ni le dimanche ; ni les jours fériés ; on ne va pas travailler. Du moins sur 98 % du temps car certains cas, on a des obligations de faire des travaux la nuit, si on doit couper on l'autoroute. Voilà pour le bruit du chantier

Ensuite, il y a des nuisances dues à la poussière. Pour empêcher l'envol de poussière il faut humidifier les pistes. Enfin, il y a une autre nuisance, c'est la circulation supplémentaire générée par les travaux notamment sur la 810, et les routes départementales.

Monsieur Alain Tartinville :

Les gens disent : attention, il y a des rouleaux vibrants qui vont passer. On craint pour nos maisons. Ou encore, les travaux vont détériorer mon chemin, mon talus ou ma prairie. Est-ce qu'il y aura un état des lieux qui sera fait avec les riverains pour pouvoir éventuellement obtenir réparation ?

Monsieur Gilles Riody :

On fait des travaux à l'intérieur de clôtures que l'on pose. Mais il peut arriver qu'on sorte de l'emprise. Ensuite, il y a le problème des vibrations : quand on va venir faire du compactage à proximité de bâtis, des vibrations peuvent se propager à l'intérieur du sous-sol et venir à faire fissurer la maison. Donc, lorsqu'on est dans des bâtis très proches et qu'on craint ce genre de choses,

on fait des états des lieux avec un huissier qui vient regarder votre maison, et s'il y a des dégâts, on fait les travaux ou on paye les réparations. On paye d'ailleurs les constats d'huissier également, même si c'est votre huissier à vous. Cela dit c'est moins vrai ici que dans des zones où le terrain est plus rocheux parce que le terrain rocheux propage les vibrations ; le sable propage moins les vibrations.

Intervenante D (Madame Florence Bilhère) :

Je suis Florence Bilhère ; je suis la présidente de l'Association des Riverains du Seignanx. Nous avons beaucoup travaillé en 2014 avec l'association de Bénesse-Maremne sur ce dossier. Nous avons eu beaucoup de réunions avec les ASF, avec Monsieur Riondy, avec Monsieur Mayer qui sont là ce soir ; et c'est vrai que nous avons compris beaucoup de choses sur la façon dont le bruit est calculé et comment sont obtenues ces cartes isophones. Pour reprendre sur le point que disait Madame, effectivement selon le sens du vent, on peut être très, très gêné par le bruit de l'autoroute. On est tous des riverains ; donc, on le sait très bien. Et il faut savoir qu'effectivement comme Monsieur Riondy l'a dit, on est sur des moyennes qui sont lissées tout au long de l'année. Donc ça, c'est le problème que nous avons rencontré sur l'application effectivement de cette législation antibruit.

Les estimations de bruit et les protections sont calculées à l'horizon 2038. Je voulais savoir quand et comment seront fait les mesures après les travaux pour vérifier si les normes ont bien été respectées ? Qui effectue d ces vérifications ? Est-ce que c'est vous, ASF, qui êtes votre propre juge de ce qui a été fait ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non, nous ne sommes pas juges de ce qu'on a fait. Nous devons apporter des mesures de contrôle, enfin des mesures qui sont contrôlées par les services de l'État dans un cadre qui est prédéfini à l'avance qui s'appelle le suivi environnemental de chantier. Des mesures sont faites un an après la mise en service, d'autres cinq ans, d'autres dix ans ; Elles permettent de voir si on s'est trompé, si les murs ne sont pas assez hauts, ou pas assez longs, et rectifier à ce moment-là.

Ce qu'il faut avoir en tête c'est qu'on applique une loi et la loi elle ne s'applique pas seulement à 20 ans. Aujourd'hui, on fait un calcul à 20 ans, mais la loi s'applique à tout moment, c'est-à-dire à partir du moment où on aura fait l'aménagement. Même si on s'est trompé aujourd'hui, on ne va pas attendre 20 ans pour refaire. Si au bout de trois ans, les niveaux de bruit dépassent les seuils, la loi s'appliquera et il faudra se mettre en conformité avec les règlements. Ce contrôle est fait graduellement par les services de l'État sur la base d'études qu'on peut faire ou de relevés que d'autres peuvent faire.

Il y a un autre moyen de contrôle assez simple car le bruit est lié au trafic ; si on constate un trafic très au-delà des prévisions, ça veut dire que le bruit sera très au-delà des prévisions. Cela nous permet d'ajuster les dispositions.

Intervenante E :

Venez à Saubion. J'ai une toute petite question ; on parle travaux, normes, réglementation, bruit, antibruit, tout, mais ce sont des terrains qui appartiennent à des gens qui ont acheté ces terres depuis très longtemps ; et s'ils ne sont pas d'accord pour qu'on y fasse des travaux. Vous parlez de travaux, mais ces gens, c'est leur terre ; il mange sur leur terrasse. Et vous, vous venez avec vos murs antibruit, pour ceux qui auront la chance d'en avoir. Celui qui n'a même pas la chance d'avoir un mur, il fait comment ? Et celui qui ne veut pas d'autoroute, il fait comment ? Celui qui ne veut pas que le Bull vienne sur son terrain, il fait comment ? Il met sa petite pancarte et son drapeau blanc pour ne pas qu'on écrase ? Voilà. Il y a des fois des choses pas très logiques.

Monsieur Gilles Riondy :

On ira à Saubion. J'ai dit, peut-être un peu vite, que les acquisitions de terrains se faisaient à 90 %, 95 % à l'amiable. Si une personne ne veut pas vendre son terrain, on passe alors par le Juge de l'Expropriation qui va dire lui comment il faut faire et quels montants financiers il faut donner pour acheter ce terrain. Lorsqu'un projet quel qu'il soit est déclaré d'utilité publique, cela donne le droit à la puissance publique et donc à ASF puisqu'on joue le rôle de la puissance publique à ce moment-là, d'acheter des terrains à des gens qui ne souhaitent pas vendre.

Monsieur Alain Tartinville :

Rappelle que le premier article du Code de l'expropriation, donc la loi, dit : « nul ne peut être dépossédé de son bien si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous réserve d'une juste indemnisation ». Donc le principe c'est qu'effectivement, le porteur de projet peut négocier à l'amiable, et le prix se négocie classiquement. Si ces négociations à l'amiable échouent et que l'arrêté de cessibilité a été pris, c'est-à-dire que le préfet a estimé qu'il était nécessaire d'acquérir ce terrain ou cette portion de terrain, le conflit se règle devant le Juge des Expropriations. Ce Juge des Expropriations est un juge désigné par le Tribunal de Grande Instance.

Sur quoi se base-t-il ? Moi, je ne suis pas Juge des Expropriations et je ne peux pas vous le dire. S'agissant de la valeur du bien immobilier, il va cependant s'appuyer Mais enfin, je connais un peu le sujet. Il va s'appuyer sur l'estimation faite par les France Domaine. Il peut y ajouter, notamment pour les agriculteurs, pour les sylviculteurs, pour les entreprises, des indemnisations pour d'autres raisons que le sol, la seule valeur du terrain; par exemple pour perte d'exploitation

Pour résumer, soit vous négociez à l'amiable, soit vous refusez la négociation à l'amiable et si l'arrêté de cessibilité impose effectivement que vous soyez expropriés de la portion de terrain concernée, c'est le Juge de l'Expropriation désigné par le Tribunal de Grande Instance qui va fixer le montant de la « juste indemnisation ».

Intervenante F :

Concernant les vibrations, je voulais savoir si vous aviez une idée de combien de mètres elles se produisent ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non, pas directement parce que ça dépend évidemment si vous êtes à proximité, mais ça dépend également de la nature du sol. Ici on a souvent du sable qui, normalement, ne propage pas trop les vibrations. Si vous êtes à 50 m, je ne pense pas que vous soyez touchés. À 25 m, peut-être. Mais il faut le regarder au cas par cas. Je ne veux ni vous inquiéter, Madame, ni vous rassurer. C'est quelque chose qui se regarde. On a quand même peu de cas là-dessus aujourd'hui que ce soit dans le Pays Basque ou ici dans les Landes.

Intervenant G :

Je suis également de Saubion. Vous avez fait tout à l'heure référence à une procédure en interne pour la mise à niveau des murs, éventuellement à J + un an ou deux ans ou trois ans. Vous faites des contrôles, des nouvelles mesures et vous dites : on ne va pas attendre 2028 ou 2038. Comme la loi est de respecter le niveau sonore, il faut refaire le mur, l'élever un peu, élargir le talus ou de je ne sais pas quoi faire en matière de techniques. Je vous demande puisque vous vous appuyez sur cette procédure, quelle est la liste que vous êtes à même de diffuser concernant l'application de cette procédure ? Autrement dit, quelles sont les communes, les zones sur lesquelles vous avez appliqué ces corrections ? Ainsi, je pourrais m'apercevoir de la véracité et de l'exact..., de ce que vous avez réellement fait par le passé pour me dire : effectivement, ils vont conduire la même procédure demain pour Saubion ou pour Ondres.

Monsieur Gilles Riondy :

À ma connaissance, on ne l'a jamais fait parce qu'on est toujours en dessous des valeurs règlementaires. Les règlements prévoient de construire avec une prévision de 20 ans. Si au bout de deux ans, on est déjà dans la prévision, c'est qu'on s'est complètement trompé. Et se remettre aux normes va coûter plus cher que si on avait fait le travail correctement au début. Cela donne l'assurance de faire correctement dès le départ. En outre la construction des protections n'est pas le fait d'une seule personne. Le projeteur, l'ingénieur va être contrôlé par un système de contrôle, lui-même contrôlé par autre chose, Il y a des réunions publiques ou des discussions avec les collectivités ou les associations. Si on se trompe un peu ou si on n'a pas vu les choses correctement, il y a déjà un contrôle qui se fait avant même la partie de chantier.

Monsieur Alain Tartinville :

La commission a la possibilité de recommander de créer un comité de suivi. Un tel comité existe à ma connaissance pour l'A63 dans la portion qui va de Saint-Geours-de-Maremne à Saugnac-et-Muret. J'ai cru comprendre à la lecture des journaux parce que je n'en fais pas partie que cela donnait assez satisfaction. Cela dépend naturellement du préfet qui in fine donne le feu vert pour les quatre autorisations que j'ai citées tout à l'heure et ça n'est pas

la commission qui ne donne qu'un avis. Mais néanmoins, il est possible d'avoir un comité de suivi qui permet de vérifier effectivement que les choses se passent sur de bons rails.

Intervenante H (Madame Marie-Claude Gemain) :

Marie-Claude Gemain, Bénesse Environnement.

Je suis un petit peu désolée effectivement de voir les réclamations émanant de Saubion parce que dès que l'association a été créée, nous avons envoyé nos papiers à tous les maires et je vois que le message n'est pas totalement passé. Donc, je suis désolée parce que, Bénesse-Environnement, a été créée pour défendre tout le monde.

Maintenant je répète à Monsieur Riondy : c'est que ce n'est pas parce qu'il n'y a qu'une maison isolée qu'il ne faut pas la protéger. Certes, toute la partie sud est beaucoup plus dense. Donc, c'est très important d'y mettre des murs suffisamment hauts, mais je tiens à répéter que tout citoyen, toute maison, doit être protégée au même titre que les autres : la protection doit être la même qu'il y ait une maison ou 50.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, on n'est pas d'accord. La loi, ce n'est pas ça. La loi, c'est qu'on doit apporter une protection des bâtis et de façon graduée, c'est-à-dire que s'il y a un groupe de maisons, évidemment on va se tourner vers des protections collectives avec des protections à la source ; s'il y a un bâtiment isolé, si la protection de ce bâtiment amène des ouvrages et donc des dépenses hors de proportion de la valeur du bâtiment, on va trouver une autre solution : soit une protection acoustique en direct, c'est-à-dire avec une isolation acoustique, soit l'acquisition du bâtiment. On ne peut pas traiter une maison isolée avec 400 m de mur alors qu'on pourrait la traiter par une isolation acoustique.

Madame Marie-Claude Gemain :

Je voudrais quand même que vous précisiez ce que vous appelez isolation de façade ? Il faut préciser aussi que vous ne protégez que côté autoroute.

Monsieur Gilles Riondy :

Isolation de façade, c'est le remplacement des ouvrants, c'est-à-dire des fenêtres ou portes-fenêtres par un matériel plus performant qui va diminuer l'entrée du bruit à l'intérieur de la maison. La réglementation doit être respectée : si le bâtiment est orienté de telle façon qu'il y a deux façades qui sont touchées, on va traiter l'ensemble des façades. Evidemment, ces protections n'ont pas d'effet à l'extérieur de la maison comme par exemple sur les terrasses.

Madame Marie-Claude Gemain :

Donc s'ils décident là maintenant de se protéger et que vous ne leur remboursez que la moitié, il va y avoir des grincements de dents. Vous comprenez ? Autant que ce soit dit, comme ça, c'est clair et net. Voilà.

Monsieur Gilles Riondy :

Le dossier indique les bâtis qui vont faire l'objet d'une isolation acoustique. Les propriétaires ou locataires peuvent en faire part aux commissaires enquêteurs, qui vont effectivement nous le répercuter. On se rapprochera effectivement de ces propriétaires

Madame Marie-Claude Gemain :

Concernant le revêtement au niveau du péage de Bénesse-Maremne, je pense que c'est un revêtement particulier que vous allez mettre. Est-ce qu'on peut avoir le détail ?

Monsieur Gilles Riondy :

Le revêtement au niveau des gares de péage doit être plus rugueux, plus costaud qu'en section courante car il est plus sollicité parce qu'il faut freiner ou il faut accélérer ; et donc la chaussée est beaucoup plus sollicitée. Actuellement, le système qu'on trouve sur les barrières de péage, il existe partout. Ce qu'on va faire, c'est améliorer partout sauf au droit de la barrière de Bénesse.

Madame Marie-Claude Gemain :

Effectivement là, il y aura plus de bruit après les travaux, en 2038, qu'actuellement parce que le revêtement... Vous mettez un revêtement qui va être plus efficace. Donc, vous n'aurez pas à le changer au bout de trois ans ou autres, mais qui sera moins efficace au niveau acoustique.

Monsieur Gilles Riondy :

Il sera aussi efficace que les précédents, mais pas plus performant tel qu'on peut le faire par ailleurs. Cette caractéristique est intégrée dans le calcul des niveaux de bruit correspondants.

Intervenant J (Monsieur de Viville) :

Sur le bruit : si j'ai bien compris, vous avez procédé à des mesures à une date donnée, qui tenait compte d'un environnement local pour cette mesure. Si l'environnement change, est-ce que vous en tirez une conclusion ? Et je vais vous donner un exemple. Ici, vous êtes dans un pays de forêts d'exploitation. Si les gens font couper les arbres, ce qui est leur droit, est-ce que vous allez changer vos mesures et en tirer des conclusions ?

Monsieur Gilles Riondy :

Je ne pense pas qu'on va changer nos conclusions. Je connais votre cas Monsieur de Viville : la coupe des pins devant chez vous qui effectivement vous approchent de la garde péage de Bénesse. Le couvert végétal est important psychologiquement, car ne voit pas l'autoroute, donc on entend moins. Il intervient en qualité de surface, c'est-à-dire qu'il a tendance à retenir un petit peu le bruit, mais ce n'est pas un terme prépondérant. On remplacerait, les terrains devant chez vous pour en faire une immense gravière, c'est-à-dire tout ce qui est en sable aujourd'hui devient un plan d'eau. Là effectivement, il y a un changement prépondérant, car le bruit évidemment glisse sur l'eau. Le fait de couper les arbres devant chez vous, ne fait pas beaucoup de différences d'un point de vue acoustique.

Intervenante K :

Je crois que vous ne connaissez pas la région parce que lorsqu'il y a eu la tempête, il y a eu plein de pins de cassés et devant chez moi, il y a eu une forêt qui a été complètement exterminée ; et je peux vous assurer qu'après la tempête, on entendait l'autoroute deux fois plus.

Monsieur Gilles Riondy :

Je suis de la région et je sais ce que c'est qu'une tempête. Et vous faites bien de dire que c'était la tempête. Ce n'est pas une coupe d'arbres sur quelques hectares. On ne peut comparer une action de l'homme qui est de couper quelques hectares de pins avec une tempête qui est une catastrophe naturelle qui vient détruire des centaines d'hectares. Les études générales montrent que le masque végétal, même s'il a un effet acoustique n'est pas un effet prépondérant.

Monsieur Alain Tartinville :

Je voudrais qu'on aborde un peu le sujet agricole, parce qu'on est quand même dans une région fortement agricole. J'ai une question qui résume un peu tout et qui permettra d'aborder ce sujet-là : lors d'une réunion avec la chambre d'agriculture, les agriculteurs ont émis des remarques au sujet de la consommation de fonciers, et à ce jour, d'après celui qui a posé cette question, aucune des remarques n'a été prise en compte. Doit-on être la variable d'ajustement ? Le foncier est notre outil de travail. En résumé, quelles vont être les conséquences de ce projet sur les exploitations agricoles dans les 27 km, et qu'est-ce qui est prévu pour eux ?

Monsieur Gilles Riondy :

On a discuté avec la chambre d'agriculture et également avec les agriculteurs lors de différentes réunions. On est dans le cadre d'un projet d'élargissement, c'est-à-dire que l'autoroute existe déjà. La perturbation, elle a été forte il y a 40 ans. Aujourd'hui, on consomme moins d'espace. Alors, je sais bien que pour un agriculteur, la terre, c'est son outil de travail et il est bien évident qu'il ne peut pas admettre qu'on lui rogne son outil de travail. Ceci dit pour réaliser le projet, on a besoin de récupérer une partie des terrains, généralement, un bout de parcelles puisqu'on achète les terrains en bordure d'autoroute. On essaie de faire le minimum, et donc de discuter le plus possible avec les agriculteurs, mais en aucun cas l'agriculture ou le foncier est une variable d'ajustement du projet. Ce n'est pas du tout ça. On essaie de trouver le meilleur compromis. Ceci dit, il nous faut acheter des terrains pour faire une route en fait, puisqu'on fait une route.

Intervenant L :

A propos des bassins de rétention. Vous avez fait certaines remarques quand on s'est vus début mars et en fin de compte, rien n'a changé. Toutes les remarques qu'on a pu vous faire n'ont pas été prises en compte. Vous prenez par endroits de chaque côté de l'autoroute alors que, pour nous qui connaissons bien le terrain, il y aurait des endroits qui seraient qui serait judicieux que d'autres.

Monsieur Gilles Riondy :

Dans certains cas et vous avez dû le voir dans l'enquête parcellaire, on a demandé des terrains de chaque côté de l'autoroute avec un bassin d'un côté de l'autoroute. On n'a pas voulu supprimer la première option, mais il est bien évident qu'on ne va pas acheter un terrain là où il n'y aura pas de bassin.

En outre, l'enquête publique est là pour ça, c'est-à-dire que vous devez vous exprimer, vous, mais d'autres aussi et, c'est aux commissaires enquêteurs de faire la synthèse de ces remarques.

Intervenant L :

Donc les traits rouges qu'on a sur les plans parcellaires risquent d'être modifiés ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non, pas tout à fait. Je dis simplement : là, vous me parlez des bassins, il y a pour une position de bassin deux zones prévues. Il y a une zone sur laquelle on a mis le bassin, c'est notre préférence. Mais s'il y a une zone en face et qu'il y a une discussion ou des arguments forts, on sera prêt pour le regarder.

Monsieur Alain Tartinville :

Demande au public de ne venir rencontrer les commissaires enquêteurs lors des permanences et d'exposer leurs arguments, préférence contrepropositions. Il rappelle que dans les huit jours qui suivent la fin de l'enquête publique, la commission remet à ASF un procès-verbal de synthèse, c'est-à-dire relevé des observations et notamment les contrepropositions. Il rappelle enfin que, dans son rapport, la commission donne un avis personnel et motive sur le projet. Cet avis peut être favorable, accompagné ou non de recommandations. Il peut être défavorable. À ce moment-là, nous estimons que le projet n'est pas bon et qu'il ne faut pas le retenir. Il peut être favorable avec des réserves, c'est-à-dire qu'on est d'accord, mais sous condition que. Si la ou les réserves ne sont pas levées, c'est-à-dire que si le maître d'ouvrage ne les accepte pas, l'avis est réputé défavorable. Le préfet le sait.

Quels sont les conséquences d'un avis défavorable ? D'abord, il facilite un recours en référé, c'est-à-dire que si vous estimez qu'il y a eu une erreur juridique grave, qu'il y a un défaut de légalité dans la décision, vous pouvez demander au juge d'arrêté tout de suite la poursuite du projet. S'il y a un avis défavorable de la commission, le juge administratif peut décider de suspendre l'exécution en attendant le jugement au fond, et il va reporter l'affaire ultérieurement. Ensuite évidemment sur un avis défavorable, il est plus facile de porter un recours au fond. Le juge administratif dont nous dépendons, sait en tenir compte. Donc, je pense que le maître d'ouvrage fait attention aux réserves ou même aux simples recommandations, et dans la mesure où elles ne remettent pas totalement son projet en cause, il aura tendance, j'espère, à les accepter.

Intervenante D (Madame Florence Bilhere, présidente de l'association des riverains du Seignanx) :

Je voudrais donc vous demander combien de propriétaires ont été contactés pour des rachats de terrains ?

Monsieur Gilles Riondy :

Il y a plus de 320 propriétaires concernés à qui l'enquête a été notifiée. Toutefois, Très peu ont été directement approchés parce qu'on vient de commencer. On attend justement la fin de l'enquête dès cet été pour aller voir les propriétaires pour leur demander d'acheter leur terrain à l'amiable ou pour apporter des explications.

Monsieur Alain Tartinville :

L'arrêté de cessibilité listera la totalité des propriétaires concernés. Il ne peut pas y avoir un terrain exproprié sans qu'on sache à qui il est exproprié.

Intervenante D (Madame Florence Bilhere, présidente de l'association des riverains du Seignanx) :

Et est-ce que les propriétaires les plus impactés ou ce qui pourraient éventuellement effectivement avoir des opinions sur l'emplacement des bassins pourraient être contactés directement le plus tôt possible par la commission pour qu'elle puisse les aider à formuler des remarques qu'ils auraient à faire ? On vient en effet de se rendre compte qu'il y a des personnes directement concernées par le bruit qui étaient très mal informées du processus

Monsieur Alain Tartinville :

Tous les propriétaires ont reçu par recommandé avec accusé de réception une lettre leur notifiant que l'enquête avait lieu du 26 mai au 30 juin comme le prévoit la loi, article 131-6 du Code de l'expropriation. Ce n'est pas le rôle de la commission d'écrire aux propriétaires. En revanche, elle tient 19 permanences. Il y a une publicité qui a été faite dans les journaux. Il y a des publicités qui sont affichées dans toutes les mairies. Le maître d'ouvrage, comme c'est prévu par les textes, a fait une publicité sur les lieux. J'ai pu voir que dans certaines communes, on avait déjà mis les publicités sur les panneaux lumineux. Donc je pense quand même que la grande majorité de la population sait que cette enquête est en cours. Il reste encore 17 permanences à tenir. Venez. Venez expliquer votre problème. Dites à vos voisins et à ce que vous rencontrez qu'ils n'hésitent pas à venir. On est là pour ça. Un commissaire enquêteur peut aussi se déplacer si vraiment il y a un problème particulier. J'ai déjà accepté avec la société Bénese-Environnement de faire une visite de certains lieux.

Monsieur Jacques Lissalde, membre de la commission :

Apporte quelques précisions de droit : Les commissaires enquêteurs ont été nommés par le président du Tribunal Administratif de Pau. Donc on est dans le droit administratif. Le principe principal du droit administratif c'est l'égalité de tous les citoyens devant l'enquête publique. Si on faisait la procédure que vous proposez, on serait en dehors de notre rôle puisqu'on irait voir certains propriétaires et pas d'autres, et donc l'égalité ne serait pas

respectée. Nous sommes est à votre disposition mais on ne peut pas aller voir individuellement les gens. Ce serait en dehors de la loi.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Vous pouvez donc passer à un autre sujet.

Il y a quelques questions sur le rétablissement des circulations parce que vous avez évoqué ce problème-là tout à l'heure naturellement.

La première question qui revient : est-ce qu'on va rétablir les circulations qui auraient été coupées en 1975 ?

Qu'est-ce qu'on prévoit pour permettre dans les passages supérieurs ou les passages inférieurs, pour permettre le passage de pistes cyclables ou de cheminements de randonnée ?

J'ai encore d'autres questions. Là, c'est une question très précise : sur la commune d'ONDRES, où se situera mon chemin d'accès pendant les travaux ? Les permanences des commissaires enquêteurs permettront au public de poser des questions personnelles. Mais, globalement allez-vous prendre des dispositions pour bien permettre de rétablir les chemins d'accès pendant les travaux ?

Et puis après, on passera aux questions relatives avec la LGV, mais c'est un autre problème. Donc, on va peut-être d'abord avancer les questions sur la circulation là-dessus. Bien entendu, on passera la parole à la salle aussi.

Monsieur Gilles RIONDY :

Alors, les routes actuelles on va couper parce que comme j'ai dit qu'on allait démolir des ponts pour en reconstruire évidemment ; on va les reconstruire ; on va refaire les routes pour rétablir ce qui existait.

Alors, les passages de 75, j'avoue que je ne les connais pas, et... Il ne doit pas y en avoir beaucoup. Il faudrait le regarder, mais il n'est pas prévu de rétablir des chemins, qui je pense à l'époque ont été, comment dire, il y a dû y avoir un certain consensus pour les couper à ce moment-là. Donc, il n'est pas prévu ; d'ailleurs, on ne les connaît pas. Il n'est pas prévu de rétablir ces chemins-là.

Ensuite, pour les points particuliers, il faut le regarder sur les plans. Moi, ce que je voudrais faire parce qu'on a un outil avec nous, et si vous en êtes d'accord, Monsieur le président, de passer en revue les communes de façon à montrer la position des murs antibruit, pour montrer aux gens qui sont là que les protections ont été bien faites, et il suffit de voir le linéaire de murs et la hauteur des murs pour se rendre compte que ça a été bien protégé, pour détecter des problèmes peut-être, Madame ou Madame, qui dit : moi à SAUBION, je n'ai rien. On va le regarder. Vous nous direz exactement où ; si c'est passé au travers des mailles du filet. On pourra regarder les bassins pour voir si le bassin, il faut le mettre à droite ou à gauche, regarder le sujet. Et regarder les emprises pour voir quand vous nous dites : les emprises touchent le monde agricole. Donc, on pourra regarder les parcelles en question.

On ne va pas changer le projet ce soir. On va l'expliquer. Tout ce qu'on vous montre aujourd'hui, tout ce qu'on peut vous montrer aujourd'hui à l'écran, c'est dessiné dans les plans sur les dossiers dans les boîtes blanches, blanches et bleues, que vous avez en mairie.

Intervenants M et E

Est-il prévu un passage pour la faune sauvage ? Et les biches, et les cerfs, ils passent par où alors ?

Monsieur Gilles RIONDY :

Enfin, il est prévu des passages, on va dire mixte, c'est-à-dire des zones où la voirie qui existe aujourd'hui qu'on va refaire ; bien souvent... enfin dans certains cas, on la fait plus large, c'est-à-dire qu'on va mettre une voie pas piétons mais plutôt cyclistes. Donc, on pense, et d'ailleurs ce n'est pas qu'on pense, mais on le constate souvent que ça sert également de passage faune. Voilà.

Par contre, on a fait une première étude avec la fédération de chasse. Aujourd'hui, l'autoroute existe et l'effet de coupure existe depuis longtemps. Les populations d'animaux se sont réajustées de chaque côté de l'autoroute et on n'est pas dans le cas d'une autoroute ou d'un projet LGV qui vient couper les continuités des animaux, et donc à ce moment-là, il est nécessaire de faire des ouvrages spécifiques. Ce n'est pas le cas ici.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Le dossier comporte sur tous les ouvrages hydrauliques en particulier, les aménagements qui peuvent être envisagés. Là, je pourrais les montrer lorsque vous venez aux permanences ; ça veut dire soit des banquettes pour les mammifères strictement terrestres, soit des systèmes pour les mammifères semi-aquatiques, soit des systèmes pour les animaux aquatiques, les poissons. Mais effectivement, je n'ai pas vu dans le dossier aucun passage de grande faune, mais Monsieur RIONDY l'a expliqué. On va donner une raison de cette absence, pas plus que je n'ai vu de passage pour les chiroptères. Mais oui effectivement, le dossier prévoit généralement le réaménagement ou quelquefois l'additif de certains passages pour la petite faune, c'est essentiellement la loutre et le vison d'Europe, donc des petits animaux. Pas de passage en tout cas par-dessus, mais des passages par-dessous à l'occasion généralement des ouvrages hydrauliques ou des ponts classiques.

Monsieur RIONDY a répondu. Moi, je regarderais le dossier de ce côté-là. Il y a-t-il des biches et des cerfs dans cette région ? Le dossier n'en fait pas état. Le dossier ne fait pas état de la présence de grands cervidés dans la région ; du moins l'étude d'impact ne fait pas état de la présence de grands cervidés.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Si vous êtes d'accord, Monsieur RIONDY va donc balayer un petit peu le tracé. Donc, Monsieur RIONDY va balayer, et si vous voulez qu'on passe un peu plus au nord, un peu plus au sud, levez le bras pour qu'on arrête et posez votre question. Monsieur RIONDY, à vous.

Monsieur Gilles RIONDY :

Merci. On est en hélicoptère au-dessus du nœud autoroutier de Saint-Geours-de-Mareme. Donc, de ce côté-là, on va vers Bordeaux ; de ce côté-là, on va vers Dax, et de ce côté-là, on descend vers Bayonne.

Ça, c'est le bourg de Saint-Geours-de-Mareme.

Alors si on se rapproche un petit peu du sol... pour vous donner un avis sur les couleurs. Tout ce qui est le trait vert ici, c'est à peu près nos clôtures ; le trait violet, c'est le terrain, enfin c'est le trait des futures acquisitions. Donc, on achèterait entre le trait vert et le trait violet. Ensuite, on a des traits rouges. Ce trait rouge, c'est un mur antibruit ; là, donc, c'est un mur antibruit ici et cette partie verte avec des barbules comme on appelle ça, c'est un merlon antibruit. Donc, partout où vous voyez du rouge ou du vert un petit peu large, c'est des dispositifs antibruit.

Donc, on pourra si vous voulez, s'il y a des gens de Saint-Geours ici, on fera un petit, comment dire, un petit zoom dessus, et on va continuer. Là par exemple, on a un bassin, c'est-à-dire vous voyez... C'est pour ça qu'on a pris plus de terrain. Sur les côtés là, on était là ; on vient ici, et donc, on fait ce bassin. Alors, même si c'est bien représenté par les photos aériennes, évidemment ce n'est pas un plan ; donc, il peut y avoir un léger décalage entre l'image et, comment dire, et le trait de..., comment dire, d'emprise.

Alors, est-ce que tout le monde s'est repéré ?

Il y a un premier pont ici. Donc, vous voyez que de chaque côté ici, il y a un mur ici, et là, on a un merlon antibruit, un merlon antibruit.

Et là, on va casser ce pont et on va le refaire au même endroit, parce qu'on va le casser ; on va couper la route pendant un an ; il y aura une déviation qui sera mise en place et on le reconstruira au même endroit, et on le reconstruira plus large parce qu'il y aura une piste cyclable à cet endroit-là.

Donc, on est toujours sur ONDRES, sur Saint-Geours plutôt. On va descendre un petit peu plus au sud, prendre un peu de hauteur. Vous me dites si vous voyez chez vous. Donc voilà, on est ici.

Donc, une zone, comment dire, de bassin. Alors ici, contrairement à ce que je disais tout à l'heure, on va faire un bassin de chaque côté parce qu'on a besoin de volume pour récupérer les eaux. Donc, on va faire un bassin de chaque côté. Alors, vous voyez le point bas, c'est le petit pont qui est en dessous ici. Donc, on va faire un bassin de chaque côté ici.

Intervenant N :

C'est une zone agricole.

Monsieur Gilles RIONDY :

Oui, il y a des zones agricoles. La ponction, l'achat est certes important puisqu'on parle de l'outil de travail de l'agriculteur, et on sent bien qu'on est obligé d'acheter ces terrains-là.

Madame Marie-Claude GEMAIN :

Le problème, c'est pourquoi vous ne mettez pas les bassins dans la partie boisée pour laisser les terres aux agriculteurs ? On vous avait déjà posé la question, remarquez.

Parce que là visiblement là, vous prenez deux parties a priori cultivées. Donc, il ne reste plus que la moitié.

Monsieur Gilles RIONDY :

Plus que la moitié. On achète, tout le monde sait à peu près quelle surface a un bassin. Certes, c'est une ponction pour l'outil de travail de l'agriculteur. Ça reste limité par rapport aux exploitations du secteur.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Je précise, c'est important pour les agriculteurs, que le conseil général a décidé il n'y aurait pas d'aménagements fonciers sur cette opération. Donc les propriétaires devront se débrouiller en quelque sorte pour réacquérir des terres ensuite avec la SAFER ou autres, mais il n'y aura pas de procédure d'aménagements fonciers qui est mise en place. Décision qui a été prise par le conseil général récemment.

Monsieur Gilles RIONDY :

Donc, je poursuis.

Ici, on a le trait rouge ; c'est un mur antibruit pour protéger ces bâtis-là et le bâti à l'arrière. On a un impact sur la parcelle agricole ; alors, qui sera peut-être aussi le..., comment dire, la partie, la représentation est peut-être un petit peu faussée. Ce sera sans doute sur le terrain un petit peu plus petit que ce que vous pouvez voir sur la photo.

Un nouveau bassin ici.

Donc, on arrive au moto-cross de Saint-Vincent-de-Tyrosse.

Quand on parlait tout à l'heure de rétablissement, vous voyez que ce pont-là, on va le casser, mais on va le reconstruire à côté. En l'occurrence ici, on va d'abord construire le pont à côté de façon à ce que pendant les travaux, les gens puissent utiliser le pont existant, et ensuite, on viendra casser celui-là. Même chose en face avec un bassin. Ce n'est pas des zones agricoles, c'est des pins.

Intervenant O :

Pourquoi vous achetez autant ? Quand on remonte,... voilà. Pourquoi vous prenez autant à ce niveau-là ?

Monsieur Gilles RIONDY :

On est dans une zone où on doit refaire ce qu'on appelle des accès de services, Vous savez les accès de services et de secours, c'est des zones où on doit accéder à l'autoroute en cas d'accident, et aujourd'hui, les accès de services se branchent sur ces voies-là, et on va les faire à partir d'ici. Donc, ça explique un peu l'excroissance à cet endroit-là.

On n'achète pas pour le plaisir, Monsieur. D'une part, on sait que c'est perturbant pour les propriétaires de vendre. Certains vendent quand même assez facilement, mais en général, c'est perturbant de vendre. On achète le nécessaire. On est concessionnaire autoroutier, pas propriétaire foncier.

Je poursuis pour arriver à SAUBION. Ici, vous voyez qu'il y a un mur antibruit pour protéger ces bâtis. Ce trait rouge, ça correspond à un mur antibruit. On refait les bassins ici, là, dans la zone déserte.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Je précise que les achats que l'autoroute fait, c'est au nom de l'État. Le propriétaire de l'autoroute, ça reste l'État. La société autoroutière peut acheter des terrains pour d'autres raisons, mais pas dans la bande d'expropriations qui est prévue. C'est l'État qui est propriétaire, même si c'est ASF qui paye.

Monsieur Gilles RIONDY :

Alors ces terrains, pourquoi ? En fait, je pense qu'on est propriétaire sur ces terrains. On est déjà propriétaire en fait. On aurait dû avoir un trait vert qui fasse ça.

Non, mais ce terrain, on l'a depuis la construction. Alors, je ne sais pas pourquoi il y a 40 ans ce terrain a été acheté. S'il a été acheté par ASF, c'est que quelqu'un l'a vendu. Je pense que ça l'intéressait peut-être, à l'époque je ne sais pas.

Intervenant P :

Là, la partie que l'on voit, on l'a grisée là.

C'est un marécage. Ils avaient pris le sable là. Ils ont creusé. C'est resté comme ça.

Monsieur Gilles RIONDY :

D'accord. Je pense que ça avait dû faire l'objet d'un accord à l'époque ?

Même chose ici. Ce pont-là, on va le reconstruire ici. On va détourner la voie latérale, la voie départementale ici, et créer un bassin ici.

Alors, dans cette zone-là qui est une zone à Saint-Vincent-de-Tyrosse. Vous voyez, c'est une zone importante parce que c'est une zone bâtie.

Alors, plein écran, voilà.

Donc en fait, la petite étiquette ici nous donne la hauteur. Donc ici, vous voyez le trait vers ici jusqu'ici ; on a donc un merlon qui fait une hauteur de 4,50 m. Donc, de façon à protéger...

Intervenante A :

Là, vous ne faites qu'un merlon. Vous ne faites pas un mur antibruit. Pourtant, il y a plein de maisons.

Mais là, je sais pourquoi vous l'avez fait, parce que vous avez tenu compte du vent d'est et du vent d'ouest. Le vent d'ouest ici n'arrive pas, n'est pas tellement important. Donc, vous avez fait juste un petit, un petit, un petit merlon quoi, un petit mur.

Monsieur Gilles RIONDY :

On peut protéger un bâti soit avec un écran béton..... ou en bois, soit avec un merlon, c'est-à-dire une butte de terre.

Donc, bien souvent quand on a finalement assez de place, on peut faire un merlon. D'un point de vue efficacité, c'est la même chose.

Non, Madame, Le petit mur, il fait 4,50 m. C'est la hauteur pratiquement, enfin je ne sais pas si vous avez une maison, mais une maison ça fait 3,50 m ou au moins 4,50 m, une maison de plain-pied.

Intervenante A :

Enfin bon. Moi, ma maison, elle est à droite, vous voyez. Il y a le pont, là le pont que vous... non avant, juste avant.

Là, vous prenez le pont et je prends la petite route qui est tout de suite après, à droite, à gauche. Non, vous passez le pont à droite voilà, et vous prenez la petite route qui est à gauche ; là, c'est la route du PLACH. Et dans cette route, là, vous avez plein, plein, plein de maisons. Et quand le vent est d'est, c'est-à-dire qu'il vient juste d'en bas de l'écran, et il monte tout droit

direct sur les maisons. Et je peux vous assurer que c'est infernal. Alors effectivement, on est... Vous allez me dire : on est à 300 m de l'autoroute. On ne devrait pas entendre, mais c'est infernal.

Monsieur Gilles RIONDY :

Non, je ne vous dis pas ça. Le problème... On regarde les bâtis non pas en fonction des distances, mais en fonction du bruit qui s'applique sur le bâti.

Intervenante A :

En fait, pour que nous soyons tous protégés, il faudrait qu'il y ait un merlon qui parte, qui passe en dessous, au niveau de l'écran en dessous et qui remonte après le pont.

Mais si vous ne les avez pas mesurées le jour où il y a du vent d'est, c'est pour ça,

Monsieur Gilles RIONDY :

Ça bon, franchement, si on ne l'a pas regardé... enfin, soit on est passé complètement à travers, ce qui m'étonnerait un peu, soit on l'a regardé et les valeurs qu'on a... appréciées...

On protège toute une série de maisons sur lesquels il n'a pas été fait de mesures.

Intervenante A :

Là, je peux vous assurer qu'il y en a des maisons.

Monsieur Gilles RIONDY :

Bien sûr qu'il y a des maisons. On a même traversé le lotissement plusieurs fois, mais ce n'est pas la mesure initiale qui fait qu'on va faire une protection ou pas de protection. On fait des mesures. On a fait une quinzaine de mesures initiales, à 15 endroits différents, ou à une vingtaine d'endroits différents, mais ça ne veut pas dire qu'on ne protège que ces maisons-là. On protège des maisons qui ont besoin d'être protégées.

Intervenante A :

Oui enfin ; pour vous, elles n'ont pas besoin de protéger, et nous, habitants, nous pensons qu'elles doivent être protégées. Voilà, c'est tout.

Monsieur Gilles RIONDY :

On pourrait le regarder peut-être plus à fond avec, comment dire, au travers de la commission d'enquête.

Monsieur Jacques LISSALDE :

Si vous avez des observations à faire notamment sur SAUBION, venez voir le commissaire enquêteur. On va traduire vos questions et ensuite on les posera à ASF. Mais n'oubliez pas que vous avez un dossier.

Il convient de le lire et le relire parce qu'il y a 2000 pages. Les commissaires enquêteurs, ont mis du temps, et n'oubliez pas aussi une deuxième chose. Un projet, c'est toujours un compromis. Il y a des avantages et des

inconvenients. Ils ne sont pas parfois les mêmes pour le maître d'ouvrage et pour le particulier.

Les autorités de l'État doivent dire compte tenu des avantages et des inconvenients, si le projet présente une utilité publique. Ce sera le préfet des Landes qui va décider.

Je vous invite à venir voir le commissaire enquêteur afin de qualifier votre affaire, et de la faire donc ré étudier si elle n'a pas été étudiée. Et plus la question est précise, et plus, la réponse le sera aussi.

Monsieur Gilles RIONDY :

Alors Madame, on a fait une appréciation du bruit à 2038 pour ce bâti, ce bâti, le bâti d'en face et un groupe de trois bâtis ici. Donc, si vous faites partie de ces trois bâtis ou de ces six bâtis, la réponse est dans le dossier. Donc, vous repérez votre bâti sur le plan et vous regardez ce dossier avec le tableau...

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Le tableau se trouve dans le dossier « DUP », le gros, bandeau bleu foncé. C'est l'annexe de l'étude d'impact, pièce E zéro, je crois ; annexe de l'étude d'impact. C'est au début de cette annexe où vous avez tous les éléments relatifs au bruit. Vous avez d'abord effectivement les mesures qui ont été faites, Monsieur RIONDY l'a rappelé, sur une vingtaine de maisons. Alors ça, ça intéresse les gens qui sont sur ces maisons-là parce que c'est leur maison. Et ensuite, vous avez effectivement les documents qui ont été présentés tout à l'heure, c'est-à-dire les mesures, les calculs, maison par maison avant et après construction, enfin sans ou avec, avec protections. Pour les courbes isophoniques que Monsieur RIONDY vous a présentées tout à l'heure, elles ne sont malheureusement pas au même endroit. Elles, elles sont à peu près au milieu de l'étude d'impact proprement dite. Donc, si vous voulez regarder les courbes isophoniques, vous prenez le document qui s'appelle « Étude d'impact ». Alors, vous ne vous pouvez pas les louper parce qu'il y en a une vingtaine. Donc, en ouvrant, vous feuillotez, vous trouverez rapidement à quel endroit ça se trouve. C'est très typique avec ses couleurs jaunes, vertes, etc. On les trouve tout de suite. Elles sont à peu près au milieu. Et si vous voulez regarder les calculs maison par maison, pour les maisons pour lesquels un calcul a été fait parce qu'évidemment ils n'ont pas fait les calculs jusqu'à 5 km ; vous allez dans l'annexe de l'étude d'impact, au début de cette annexe, et là, vous trouvez l'information.

Monsieur Gilles RIONDY :

Et Madame, si vous avez un petit peu de temps après la réunion, on pourra vous montrer ici. On a certains papiers qui peuvent vous aider. Alors simplement, vous parliez tout à l'heure de mesures faites sur le terrain. Vous voyez ici, c'est une mesure qu'on a faite ici, au point ici. Voilà, on a fait une mesure qui a duré 24 heures. Donc, on a des points particuliers dans certains cas, et c'est aussi dans le dossier ça, qui vous permettent de voir qu'on a fait une mesure pas loin de chez vous. Il y en a d'autres d'ailleurs. Alors, ce n'est pas forcément sur votre maison, mais c'est ... Vous voyez ici, c'est aussi une mesure qui a été faite. Voilà, cette courbe ici où... l'enregistrement du bruit. Donc ça, ça apparaît sur le dossier. Donc, vous

pouvez dire : ben tiens, s'ils ont fait une mesure pas loin de chez moi, c'est qu'ils ont pris en considération que c'était une zone particulière et donc, je peux avoir une garantie que l'appréciation va dans le bon sens. Mais d'après ce qu'on a vu, là, c'est une zone à 55 décibels.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Attendez, Monsieur RIONDY. Madame voudrait poser une question. Allez-y. Allez-y Madame.

Intervenante Q :

Je voulais juste faire une remarque sur les vents d'est et les vents d'ouest parce que Madame dit : par vent d'est, je n'ai pas de bruit ; par vent d'ouest, j'ai beaucoup de bruit. Or, si j'ai bien compris,... Ou c'est le contraire, bon, suivant sa position par rapport à l'autoroute. Si j'ai bien compris, on fait une moyenne. Donc en fait, si on a beaucoup de bruit à un certain moment et pas de bruit à un autre, en moyenne, on n'a pas beaucoup de bruit, alors qu'on se trouve la moitié du temps avec un bruit infernal, et le reste pas de bruit. On fait la moyenne et les périodes avec du bruit, connaît pas.

Monsieur Gilles RIONDY:

Je réponds que la réglementation, excusez-moi d'en reparler, a été faite avec une moyenne, a été faite avec une moyenne, mais les valeurs réglementaires dépendent de ce mode de calcul. Si le législateur avait voulu utiliser les valeurs de pic, ils auraient peut-être pris les valeurs réglementaires plus hautes. Ce qui fait que les dispositions en matière de bruit ne seraient peut-être pas les mêmes suivant le mode de calcul que l'on prend.

Intervenant R :

Vous cherchiez, là, un passage de faune sauvage, là, qui a été coupé en 1975. Moi, je vous le donne. Vous voyez là... Non, non, redescendez. Regardez la voie de chemin de fer, là, l'ex-voie de chemin de fer et qui plus est passe sur des terrains, oui, d'ASF. Là, tout ça, là. Non, retournez en arrière s'il vous plaît. Merci, encore un peu. Regardez c'est l'ancienne voie ferrée qui partait de la garde de TYROSSE et qui allait sur Seignosse. ... sur Soustons, pardon.

Monsieur Gilles RIONDY :

La mairie de Saint-Vincent-de-Tyrosse nous en a parlé effectivement...

Intervenant R :

Oui, c'est un passage qui a été coupé lors des travaux de 1975.

Là, vous avez pas mal de biches, de cerfs, de sangliers parce que c'est tout un passage dans TYROSSE, qui effectivement courent tout le long de l'autoroute pour aller essayer de repasser dans les pays ; et ils n'y arrivent pas. Et ils bousillent toutes les clôtures entre nous et le coin du mur.

Et ils se blessent et c'est terrible. Voyez voilà ce que j'appelle des circulations douces. Pourquoi ? Parce qu'effectivement ça aurait pu faire une très bonne piste cyclable pour aller sur la côte ?

Monsieur Gilles RIONDY :

On nous en a parlé.

Intervenante E :

*Parce qu'ils n'ont pas de passages. *** . Comment voulez-vous faire de toute façon ?*

Je parle d'une chose qui n'intéresse personne c'est les animaux, mais s'ils n'ont pas de passages, ça met le bazar partout parce qu'ils sont sur les routes. Ils se blessent. Les automobilistes se blessent, et ça fait des problèmes. Après, les gens disent : il y a trop de sangliers ; ce qui n'est pas forcément vrai. Il y a trop de cerfs ; ce qui n'est pas forcément vrai. C'est parce qu'après ils disent : c'est une surproduction. Ça va arranger les chasseurs parce qu'ils vont faire des battues. Mais c'est parce qu'ils n'ont pas de passages. Il faut y penser.

Monsieur Gilles RIONDY :

Mais on y pense. C'est d'ailleurs... Quand on parle d'environnement et de préservation de la biodiversité, c'est des choses que l'on regarde. On s'est rapproché de la fédération de chasse pour identifier ces zones de passage préférentielles. Pour l'instant, on n'en a pas.

Alors effectivement, cette zone de voie ferrée, on n'en a parlé avec Saint-Vincent-de-Tyrosse pour voir si on pouvait la rétablir. Le problème, c'est qu'à cet endroit-là, l'autoroute est très proche du sol, et si on doit creuser pour passer en dessous. On va aller dans l'eau.

Alors, passer au-dessus parce que l'idée, c'était aussi de faire une..., comment dire, une passerelle piétons. Ça veut dire qu'il faut monter à plus de 7 m au-dessus du sol. On n'est pas dans des conditions favorables. Ce qu'on essaie de faire, c'est d'avoir une continuité. Aujourd'hui, elle n'existe pas ces pistes cyclables. Donc, si elle arrivait par la voie ferrée ici, on essaie nous de la rabattre ici, en bordure d'autoroute, et de la rabattre ici, et de l'amener en fait sur le pont pour la faire traverser avec un pont un peu plus large. C'est-à-dire qu'au lieu de traverser comme ça quelque chose qui n'existe pas aujourd'hui, puisqu'aujourd'hui c'est un champ. Mais on ferait quelque chose qui viendrait là, et qui se raccorderait pour traverser sur le pont.

Je continue. On arrive à SAUBION.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Attention. Ce document ici n'est pas contractuel. Il n'est pas dans le dossier non plus. Donc, je reste prudent. C'est un document très bien fait par ASF, mais le document contractuel, celui qui compte, c'est le parcellaire. Ça. Donc, vous allez voir le dossier qui s'appelle SAUBION, de cette couleur-là, et vous regardez effectivement si votre parcelle est ou n'est pas touchée. Si vous n'avez pas reçu de lettre, j'espère que vous n'êtes pas touchée, parce que ce ne serait pas normal. Pour le coup, ça m'ennuierait beaucoup.

Mais voilà. Donc, vérifiez et n'hésitez pas pour ça puisque vous êtes sur SAUBION à vous rendre à la permanence de Monsieur Jacques LISSALDE...

... Il verra avec vous. Il fouillera le parcellaire avec vous et vous pourrez effectivement déterminer comment se situe votre maison par rapport au projet et en particulier par rapport au projet de rachat de terrains.

Monsieur Gilles RIONDY :

En tout cas, vous avez un merlon ici, à côté, en face de chez vous, là, en bordure d'autoroute qui fait 3,50 m.

Donc, on était dans cette zone à la fois de Saint-Vincent-de-Tyrosse puisque de ce côté-là on est à Saint-Vincent, et de ce côté-là, on est à SAUBION. Voilà.

Voilà. Donc que l'ouvrage va être refait au même endroit.

On continue. ANGRESSE, c'est surtout concentré sur, comment dire, la zone d'activité, enfin la zone de scierie. Ces excroissances sont..., on arrive déjà dans BENESSE.

Les bassins.

Alors ça, c'est exactement l'exemple que je citais tout à l'heure où on a mis une excroissance de chaque côté, ici et là, et en mettant un bassin dans le côté qui nous paraissait le plus logique puisqu'on est véritablement à l'aval de ce côté-là. Alors évidemment, on ne va pas acheter les deux côtés du terrain, Monsieur GEMAIN, puisqu'on est... Et donc, on l'a positionné ici dans le cadre de l'enquête.

Intervenant T :

Excusez-moi. Un petit peu en dessous, là, il y a la zone du Tuquet où il n'y a aucune protection, il y a quelques résidences tout de même. Il n'y a ni talus, ni...

Monsieur Gilles RIONDY :

Ici, Monsieur le maire nous a dit aussi qu'il n'y avait pas de protection antibruit au milieu de cette zone-là. Alors, on pourra regarder les valeurs de..., comment dire, de protection tout à l'heure, des valeurs acoustiques, mais si on n'a pas mis de protection, c'est que les valeurs qu'on avait aujourd'hui sont inférieures aux normes réglementaires. C'est une réponse que j'ai déjà faite un Monsieur le maire.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Je voudrais dire quand même à Monsieur que la même question nous a été posée par Monsieur le maire, effectivement, qui nous a dit : voilà, il n'y a pas de protection en face de la zone d'activité, mais il y a un certain nombre de maisons d'habitation dans cette zone d'activité.

Monsieur Gilles RIONDY :

Voilà. Donc, il avait été fait à ce moment-là ; je ne sais pas si vous connaissez la maison ; vous devez la reconnaître, ici ; une mesure de bruit. Alors, c'est une mesure un peu particulière. Les bruits de l'autoroute c'est soit vert pour la journée, soit bleu pour la nuit. Par contre, il y a des bruits qui ne sont pas liées à l'autoroute, qui sont les bruits ici en rouge. Donc, on voit pour cette maison que le bruit de l'autoroute, il est, si je mets mes lunettes je vais peut-être le voir, en dessous de 60, par contre, il y a une forte, comment dire ; ça pourrait être accidentel, c'est-à-dire conjoncturel, une forte, comment...

J'ai dit à Monsieur le maire qu'on allait regarder ce sujet de façon un petit peu plus précise, mais ça sera fait. Je ne pense pas qu'on l'ait oublié, mais... Voilà.

Donc là, c'était le cas tout à l'heure où j'indiquais qu'on avait deux zones de bassins possibles. On a marqué les deux zones de bassin. Notre préférence, ce n'est pas seulement un caprice, mais c'est une préférence technique et des conditions techniques nous amènent à mettre le bassin de ce côté-là. On a néanmoins gardé cette zone-là dessinée telle qu'elle. Et je pense que c'est le même propriétaire. Donc, ce sera plus simple de discuter avec le propriétaire.

Monsieur Jacques LISSALDE :

S'il vous plaît Monsieur RIONDY. Une petite information. Quand vous voyez donc des bassins avec ces excroissances comme ça, un propriétaire peut venir nous demander de changer de position sur d'autres parcelles de sa propriété.

Nous prendrons en compte cette contre-proposition et on va poser la question aux ASF qui vont étudier s'il y a une possibilité de le mettre ailleurs. Donc, on va regarder.

Par contre, bien entendu dans le dossier, il y a des justifications sur cette position-là. Une des justifications premières, c'est que l'eau coule vers le point bas, là on est sur BENESE et le bassin versant c'est le BOURRET, qui va au port de Capbreton. Donc, le bassin a été positionné en aval et non pas en amont.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Moi, je vais quand même poser une question à Monsieur RIONDY

Vous avez, dans cet exemple-là, choisi finalement deux possibilités. À quel moment vous allez faire tomber une des possibilités ?

Monsieur Gilles RIONDY :

Après l'enquête publique.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

J'ose espérer que ce sera en fonction de l'enquête publique..... et du rapport d'enquête publique, et que par conséquent l'arrêté de cessibilité ne comprendra pas les deux zones.

Monsieur Gilles RIONDY :

Bien sûr. Non. On ne va pas acheter deux terrains. Ce n'est pas notre affaire.

Monsieur Alain TARTINVILLE :

Le choix sera fait avant l'arrêté de cessibilité ? Donc, si vous maintenez, si le préfet accepte que soit maintenu, le bassin qu'on voit ici, côté mer, induirait des acquisitions sensiblement réduites, de l'autre côté, au moment de la cessibilité ?

Monsieur Gilles RIONDY :

Bien sûr, on fait comme ça. C'est-à-dire qu'on prendra la solution la plus optimisée. Ici, on l'a mis là, c'est le point bas. Le mettre en face, vous voyez il y a d'autres éléments ; ici, c'est un mur antibruit qui fait 4 m de hauteur, ici, pour protéger ce groupe de bâtis. Lorsqu'on construit un bassin, on a besoin d'accéder en phase d'exploitation. Pour accéder ici, il faudra passer par

l'autoroute. Passer par l'autoroute, ça veut dire qu'il faut une ouverture, et donc, lorsqu'on a besoin de gérer une ouverture dans le bassin, ici, pas dans le bassin, dans le mur antibruit pour accéder au bassin, ça devient compliqué. Donc, l'explication elle est, comment dire, elle est un peu technique ici. Il y a un autre élément, c'est que ce bassin, il y a un groupe de bâtis ici ; on vient construire un bassin pas très loin du groupe de bâtis. Donc ça, c'est un autre élément plus foncier. Ça, on le regardera avec les propriétaires des terrains.

Intervenant T :

Excusez-moi. Est-ce que vous pouvez me donner l'explication ? Quand vous redescendez vers ANGRESSE.

Non, non. Remontez, juste avant l'histoire des bassins, là. Moi, ce qui m'interroge sur la largeur de bande que vous prenez pourquoi vous prenez aussi large ?

Et est-ce qu'à la fin du projet, si vous ne consommez pas tout, est-ce que vous rétrocédez au propriétaire et dans quel état ?

Monsieur Gilles RIONDY :

On prendra sans doute moins large ici. Quelquefois, on trace le trait... Comme l'a dit Monsieur le président, ici, c'est une représentation graphique sur des photos. Ce qui fait foi, c'est ce qui est dessiné sur les plans parcellaires ; c'est du cadastre.

Si l'utilisation n'est pas effective, on rétrocède au propriétaire, c'est-à-dire le propriétaire peut racheter les terrains au prix qu'on les lui a achetés. Et puis après, on met ça évidemment dans le même état qu'on a trouvé, c'est-à-dire qu'on ne va pas laisser quelque chose dans le même état.

Intervenant T :

À la suite des travaux, à un moment donné, vous avez dit qu'en fonction de la zone des travaux vous allez prendre plus ou moins large...

Et à la fin, la zone de travaux que vous avez prise, vous n'allez plus en avoir besoin. Donc, vous pouvez le rétrocéder...ou le revendre. Mais dans quel état ce sera ? Parce que je me souviens qu'à l'époque quand ça a été fait, quand j'étais tout jeune, il y a une zone que vous avez rétrocédée. Aujourd'hui, c'est une zone, elle est inculte.

Parce que vous y avez fait des travaux, vous avez fait des vidanges. Aujourd'hui, il n'y a rien qui pousse. Même l'herbe folle. Vous voyez ce que je veux dire ?

Monsieur Gilles RIONDY :

Oui. Bien sûr. Mais c'était peut-être il y a 40 ans.

Monsieur Alain Tartinville apporte une précision sur les rétrocessions:

- premièrement, pour voir quelle est la portion qui pourrait être acquise si tout se déroule comme le souhaite ASF, c'est le plan parcellaire et surtout rien d'autre. L'emplacement réservé peut être légèrement plus important pour éviter tout problème que la partie qui sera réellement achetée.

- lorsqu'il y a eu achat par amiable ou par expropriation, l'ancien propriétaire est prioritaire en cas de rétrocession, au prix d'achat.

Il est souhaitable de bien définir avec ASF d'abord la partie réellement nécessaire. Il faut venir aux permanences pour que le commissaire enquêteur puisse demander à ASF de justifier l'emprise.

La commission d'enquête mettra dans le rapport final les réponses aux questions posées au maître d'ouvrage. Cette réponse est considérée comme un engagement de la part d'ASF. La réserve que la commission d'enquête mettra suite aux déclarations faites dans le mémoire en retour devra être appliquée par la suite.

Une intervenante (Q) ne comprend pas à quoi correspond une maison entourée d'un mur rouge.

Monsieur Gilles Riondy lui répond qu'il est prévu de faire une isolation acoustique.

L'intervenante ne comprend pas pourquoi elle n'a pas de mur? "C'est parce qu'elle est toute seule, alors il ne vaut pas le coup d'être protégée."

Monsieur Gilles Riondy lui répond qu'ils ont préféré faire une isolation acoustique et qu'il y aura une discussion avec le propriétaire.

Un autre **Intervenant (V) précise** qu'il y a un petit merlon qui fait 3 m de haut. " Vous êtes venus chez moi mesurer ou voir tout au moins un jour où j'étais absent et un jour de vent d'est. Bien sûr, vous n'avez pas dû entendre grand-chose parce que nous le vent dominant, c'est le vent de mer puisque vous l'avez appelé le côté mer, et le vent de nord-ouest. Nous ne nous avez rien mis. Il y a tout un quartier...On prend tout le bruit là du bas parce que plus haut, là, au niveau du champ, l'autoroute est enterrée, complètement enterrée, et là, c'est un bas-fond. Et tout le bruit passe par là et monte sur le quartier. "

Monsieur Gilles Riondy confirme que l'autoroute est enterrée en bordure d'un champ et pour fermer le trou ils ont mis un écran de deux mètres pour bloquer la montée du bruit.

L'Intervenant lui répond : "Deux mètres, c'est comme si vous n'aviez rien fait par rapport aux trucs, alors que vous avez toute la terre possible et imaginable. Vous allez être obligés de décaisser sur 500 m de long et 10 m de haut. Il suffit de la remettre dans le contrebas et ça ne vous fait pas un grand travail. Et en plus, ça vous évite des frais de transport de terre. Vous allez être obligés de l'amener ailleurs cette terre ; alors que là, vous êtes sur place."

Monsieur Gilles Riondy précise que dans un cas comme ça, il préfère mettre un mur parce que justement s'ils font un merlon, ils vont devoir racheter plus de terrain et couper des arbres. "Déjà qu'on en coupe suffisamment."

L'**Intervenant (V) précise** qu'il y a sa maison au milieu, mais il n'y a pas que lui : "4 et 4 = 6 / 7 octogénaires ..."

Monsieur Gilles Riondy précise qu'il est à peu près sûr qu'il y a eu des simulations. "Vous pourrez voir dans le dossier à quel niveau de bruit vous êtes par rapport à d'autres."

L'**Intervenant (V)** indique que toutes les maisons qui sont derrière ont le même problème ; le vent qui s'engouffre dans le bas amène le bruit. Il ne faut pas venir un jour de vent d'est.

Monsieur Gilles Riondy mentionne que la mesure soit faite de vent d'est ou vent d'ouest cela ne change rien : "de toute façon on prend des hypothèses où la direction du vent est la plus défavorable pour le bâti."

Monsieur Gilles Riondy continue:

"Donc, on arrive à l'horticulture. On a effectivement des murs. Alors par exemple, effectivement ici pour parler d'une zone agricole. Vous voyez ; le bassin, il semble décalé. On pensait plutôt le mettre là-bas. On l'a décalé ici parce que finalement on va déplacer la route ici en fait ; la route qui est là. On a mis le bassin sur la route. Donc, au départ, on mettait le bassin ici, et on laissait la route en place. En fait, on va déplacer le bassin comme ici et on va déplacer la route là. Et donc, on n'aura pas à acheter cette partie-là, par exemple."

Madame Marie-Claude Gemain demande pourquoi ils ne mettent pas le bassin en arc de cercle, le terrain agricole sera moins impacté.

Monsieur Gilles Riondy explique qu'ils étudient pour optimiser ce bassin, en précisant qu'il faut regarder en altitude, et avoir un certain volume d'eau et un sens d'écoulement des eaux à l'intérieur du bassin.

Madame Marie-Claude Gemain demande de combien sont impactés les terrains agricoles.

Monsieur Gilles Riondy lui répond qu'ils ont des contraintes techniques et qu'ils font au mieux pour minimiser les impacts.

Monsieur Alain Tartinville pose une nouvelle question:

"Est-ce que vous pouvez rappeler, parce que la question a été posée : qu'est-ce que vous prévoyez de faire effectivement comme travaux connexes sur cette zone et pas seulement l'élargissement ?"

Monsieur Gilles Riondy explique qu'il est prévu d'agrandir la gare de péage de Capbreton qui est aujourd'hui en sous capacité et qui a 40 ans, avec des couloirs très peu étroits. Le pont va être déplacé et à la sortie de la gare, un grand giratoire va être construit.

Un autre **Intervenant (W) demande** : "Pourquoi vous laissez un péage ?, c'est surconsommation ; c'est des problèmes techniques et du bruit. On était

capable de faire l'écotaxe à grande vitesse, et on arrête la circulation et on relance. Donc, la pollution, la consommation, du bruit. On ne peut pas faire une barrière qui prend à vitesse normale ? Dans d'autres pays, ça se fait."

Monsieur Gilles Riondy lui répond qu'ils essaient de le faire eux-mêmes avec le "T 30" (quand on passe à trente à l'heure), mais l'État demande d'avoir la possibilité à tout usager de pouvoir payer que ce soit par carte, par numéraires. L'écotaxe était destinée aux camions et les camions étaient équipés d'un badge.

Monsieur Gilles Riondy précise qu'il y a un point particulier à Labenne, c'est le pont sur la voie ferrée. Partout ailleurs, on élargit l'autoroute de chaque côté de l'autoroute, et à Labenne pour passer sur la voie ferrée, un pont est mis que d'un seul côté, l'élargissement se fera que d'un seul côté. Une particularité sera sur le tracé de 800 m avec une légère courbe. Quand on descend vers Bayonne, on se déportera un peu sur la droite ; on passera au-dessus de la voie ferrée et on reviendra se raccorder.

Monsieur Alain Tartinville intervient: "Une question qui m'a été posée par quelqu'un qui est venu aux permanences : pourquoi ça ? Pourquoi ce décrochage qui n'est justifié apparemment ni par un bassin, ni par quoi que ce soit ?"

Monsieur Gilles Riondy répond que le bassin était là au départ et après ils l'ont basculé pour éviter d'acheter du terrain.

Monsieur Gilles Riondy continue : "Labenne ici, vous voyez, on a le tracé qui est côté Bordeaux. On a pris du terrain ici parce qu'avec le maire, on a regardé les deux solutions, soit de ce côté, soit de ce côté ; et finalement, on va passer côté Bordeaux. Donc, toute cette zone-là, évidemment on n'achètera pas toute cette zone-là, ni cette zone-là non plus.

Là vous voyez que mur antibruit de 3.5 m, enfin, un merlon de 3.5 m. Ici, mur de 3.5 m, de 3 m et ça continue avec d'autres murs de 3 m. ici, de 3 m. Donc, toute cette zone-là, pour protéger les bâtis, ici, toute cette zone est protégée par les murs qui vont être en bordure d'autoroute, ici."

Un intervenant indique : "*Ces maisons sur le côté ouest, le côté mer, et elles n'ont des bruits que quand il y a du vent d'est. Or, les vents dominants sont, je le maintiens, à l'ouest. Ça, c'est connu, et c'est su de tout le monde.*"

Monsieur Gilles Riondy lui répond que les calculs de bruit ont amenés à positionner les murs, et ont utilisé l'orientation la plus défavorable que ce soit est ou ouest.

Monsieur Gilles Riondy continue : "On va arriver sur la commune d'Ondres...Là aussi également des murs antibruit. 2.5 m pour protéger ces bâtis qui sont en contrebas. Même chose pour les murs ici pour protéger les bâtis ici. On arrive sur la commune d'Ondres ; donc avec toute une zone de bâtis... à partir de là, tous les traits rouges, c'est des murs. ... à partir de là, on met un mur de 4 m de hauteur. On se raccorde jusqu'ici. Ensuite là, on a un talus. Les bâtis sont au sommet du talus. On a un mur au-dessus du

talus, au sommet du talus qui fait 2 m. En plus, on passe après à côté du château de Berre avec également, il y a un merlon ici avec un talus au sommet du remblai. On continue un mur ici de 4 m. On a un bassin ici...

"Quand nos véhicules d'intervention arrivent ici, ils doivent tourner derrière. Ce n'est pas simple pour nous parce que ça manque de visibilité à la fois pour sortir, enfin, pour rentrer pour visiter le bassin, et pour sortir pour repartir. Donc, quand on peut l'éviter, on l'évite."

Donc là, on est dans la zone d'Ondres. On a fait toute une série. Là, un merlon antibruit de 4 m de hauteur. En face également, le trait rouge correspond à un mur est ici de 4 m de hauteur, et on a toute cette zone d'Ondres qui est protégée parce que vous voyez... "

"...La petite voie ici qui est là va être décalée. Donc nous, on a besoin d'un petit peu de terrain pour faire nos travaux à la fois la voirie plus les fossés, plus décaler la voie d'exploitation ... La photo est peut-être un peu trompeuse. Il faut regarder sur les plans, mais s'il y a rétrocession nécessaire, on rétrocedera."

Donc là, on voit que dans cette zone-là, on a continuité des murs antibruit."

Un intervenant demande : "*Pourquoi ce décrochement.*"

Monsieur Gilles Riondy lui précise que bien souvent, ils se calent sur le cadastre.

L'Intervenant (W) demande : "Je ne comprends pas justement ce décrochement, à moins que c'est en vue de mettre un petit pont provisoire peut-être pour accéder pour les voitures, pour traverser."

Monsieur Gilles Riondy lui répond par la négative.

L'Intervenant W ne comprend pas pourquoi,

Monsieur Gilles Riondy lui répond: "on regardera les éléments techniques une autre fois, mais..."

Alors, la difficulté pour nous c'est que quand on fait une voirie latérale, même si on la connaît bien celle-là ; elle est un peu rustique "

L'Intervenant W précise qu'elle a été coupée il y a 40 ans.

Monsieur Gilles Riondy lui répond : "On va refaire une voirie latérale ici. On va sans doute faire un petit carrefour un petit peu mieux qu'ici, mais c'est la seule explication que je vois."

L'Intervenant W répond : "Je crois qu'il doit y avoir quelque chose derrière."

Monsieur Gilles Riondy lui répond par la négative, "Vous savez sur certains plans, vous avez des plans techniques qui sont assez bien faits et donc ... non, là, il n'y a aucune velléité de retraverser."

Un autre Intervenant (X) : "Pourquoi vous prenez devant chez Philippe, là, vous prenez autant ? ... J'ai bien compris que vous allez lui faire une route pour qu'il puisse arriver le long de chez lui, là, mais après ?"

Monsieur Gilles Riondy lui répond qu'il faut regarder, il ne peut pas répondre tout de suite.

Monsieur Jacques Lissalde intervient :

"..., je voudrais recadrer un petit peu ce projet dans l'histoire. L'autoroute que vous voyez, là, a été mise en service en 1982. Les premières enquêtes publiques, les premières enquêtes publiques datent de la loi Bouchardeau de 1983. Ça veut dire qu'avant ce projet, là, il a été fait sans enquête publique. Pourquoi ? Parce que c'était l'État. A l'époque, c'était l'État qui avait concédé à ACOBA. ... ça veut dire que depuis 30 ans la réglementation a beaucoup évolué et donc les enquêtes publiques servent à quelque chose.

... si jamais les gens viennent et nous disent : bon voilà, moi j'ai un problème sur telle parcelle et telle parcelle ; nous on va le faire remonter... on ne va pas tout voir parce que rien que pour lire le dossier chacun des commissaires enquêteurs, on a mis 52 heures. Et on y revient chaque fois que quelqu'un vient nous voir dans les enquêtes...Donc, il faut que vous veniez. Plus vous viendrez et plus je pense qu'on pourra améliorer le projet."

Monsieur Alain Tartinville demande : "il y a des questions rentrées parce qu'il ne faudrait pas que vous partiez en disant : moi, je n'ai pas pu poser ma question et elle me tient à cœur. Même si vous pouvez nous l'expliquer ensuite. Donc, on va faire un dernier tour de table si je puis dire."

L'Intervenant (Z) demande si tous les gens de Saubion ont été prévenus ?

Monsieur Alain Tartinville lui répond que, seuls officiellement n'ont reçu une lettre que les propriétaires concernés par l'enquête parcellaire. Le public est prévenu par voie de presse et par voie d'affichage.

L'Intervenant (Z), revient sur le sujet de l'affichage : "c'est dommage qu'il n'y a plus le plan où on voit le pont qui enjambe l'autoroute de Saubion. Je me demande qui a été mettre les affiches dans le but qu'elles ne soient pas vues ou de tuer les gens qui viennent pour regarder sur le pont parce que c'est inadmissible. On parle de sécurité, mais là elle commence là, la sécurité. "

Monsieur Alain Tartinville lui répond que le maître d'ouvrage est tenu d'afficher sur les lieux. Il est possible que certaines affiches aient été posées de façon pas très opportune, mais il y a des affiches à tous les passages ; qu'ils passent par-dessus ou par-dessous.

Monsieur Gilles Riondy explique que la réglementation impose de mettre l'affichage à l'intersection des voiries et de l'autoroute.

Un conseiller municipal de Bénesse demande de revenir sur le péage de Bénesse. Et montre l'endroit où ont été placés les panneaux. Il explique

qu'au départ il était placé à un endroit où le Code de la route interdit de s'arrêter. Quelques jours plus tard, le panneau a été déplacé là où il est absolument impossible de s'arrêter .

D'autres panneaux sont placés dans des endroits où il est absolument impossible de s'arrêter et donc de consulter les informations .

"Parce qu'une enquête publique effectivement, elle est communiquée par la presse pour ceux qui lisent la presse. Ce n'est pas le cas de tout le monde. Et quant aux panneaux d'affichage, si on ne peut pas les lire ça n'a aucun intérêt, ce qui explique qu'une grosse partie de la population finalement découvre les travaux après. "

Monsieur Gilles Riondy explique que les textes indiquent que l'affichage doit se trouver sur le lieu de l'ouvrage et complète en disant que la loi est peut-être de moins en moins adaptée à ce genre d'infrastructure linéaire. Il espère aussi avec les moyens d'information plus large que ce soit Internet ou ne serait-ce que la presse, c'est plus facile pour relayer ces infos.

Monsieur Alain Tartinville posent deux questions sur la LGV "qui étaient d'ailleurs antinomiques".

"La première, c'était de savoir si vous avez pris en compte le projet de LGV dans l'étude de votre propre projet, et la seconde, elle est complètement à l'envers. C'est quelqu'un qui dit : mais si le TGV se construit, il n'y aura plus besoin d'autoroute, parce qu'il n'y aura plus de véhicules qui vont circuler." "... Ne craignez-vous pas qu'il y ait finalement une baisse du trafic qui rendrait votre projet inutile ?"

Monsieur Gilles Riondy explique que des plans ont été donnés par RFF pour savoir où à peu près ça passait. Le projet est compatible avec un projet LGV ou la LGV est compatible avec le projet d'aujourd'hui.

"Le fait de dire qu'il n'y aura plus de trafic et que l'autoroute ne sera plus nécessaire. Bon, je ne sais pas."

Monsieur Alain Tartinville complète : "la LGV, je connais un petit peu le sujet puisque par ailleurs, je l'ai étudié dans un autre cadre.

Premièrement, l'enquête publique qui a eu lieu récemment ne portait pas sur la partie de la LGV prévue entre Dax et la frontière. Donc pour l'instant, ça, c'est complètement dans les limbes. Il n'y aura pas dans un avenir proche de déclaration d'utilité publique pour cette partie du projet. S'il y a déclaration d'utilité publique sur la LGV, c'est pour la portion qui va jusqu'à Dax, plus exactement d'ailleurs pour être plus précis, jusqu'à la gare de Lalucque. Donc voilà. Alors effectivement, c'est ce qu'on peut dire pour l'instant pour ce projet de LGV."

Monsieur Alain Tartinville termine: "Est-ce que, avant de conclure, vous n'avez vraiment pas de questions rentrées, quelque chose, vous ne voudriez pas partir ce soir sans avoir posé votre question ? Donc, n'hésitez pas. C'est le moment.

Je ne dis pas que vous êtes satisfaits, ce n'est pas du tout ce que je veux dire, mais n'hésitez pas à poser une dernière question."

L'Intervenant (AA) demande : "Je voudrais savoir quelle solution vous allez adopter pour l'endroit où l'autoroute passe au-dessus de l'ancienne route nationale ? Est-ce que vous allez couper le pont ou simplement l'élargir ?"

Monsieur Gilles Riondy explique qu'ils vont élargir le pont de façon symétrique de chaque côté. Le tracé oblique un peu vers la droite, vers la mer et tout le trafic allant vers l'Espagne va passer sur un nouveau pont qui va passer sur la voie ferrée. Et en allant ensuite vers Labenne, le tracé se rapproche pour se remettre sur le tracé existant.

L'Intervenant (AB) pose une question qui concerne Ondres : "à proximité du lac d'Yrieux. Il y a un petit passage souterrain qui passe sous l'autoroute pour accéder aux bois et au lac. Ça serait pour savoir si ce passage va être maintenu ou est-ce qu'il va être modifié ? Comment ça se passe ça "

Monsieur Gilles Riondy explique qu'il sera élargi et donc maintenu. "On en fait pas mal si vous allez d'Urrugne ou de Saint-Jean-de-Luz, il y a beaucoup de buses métalliques qui sont comme ça et qu'on va prolonger."

Monsieur Alain Tartinville conclut : "il ne me reste plus qu'à vous remercier tous d'abord d'avoir tenu jusque-là. Vous avez quelque chose encore ?"

"D'abord, remercier Monsieur le maire de nous avoir permis de nous réunir ici ce soir. J'espère que vous êtes sortis ici en ayant été un peu plus informés que vous ne l'étiez à l'origine.

Je suis bien conscient que le porteur de projet ne semble pas apporter toutes les réponses que vous souhaitiez. Donc pour cela, pour ceux qui ne sont pas encore venus, je vous rappelle qu'il reste 17 permanences. Elles sont affichées à la sortie. N'hésitez pas à venir nous contacter sur place pour qu'on puisse étudier votre cas plus en détail et surtout le transmettre et attendre la réponse du maître d'ouvrage.

Je rappelle quand même que la législation le dit bien : nous ne sommes pas tenus d'examiner toutes les observations. Ça va dépendre de leur nombre et que le fait que vous ne retrouviez pas forcément stricto sensu votre observation dans le rapport n'est pas une cause pour faire tomber l'enquête. Ça, certainement pas. Il y a eu beaucoup de jurisprudence que ce sujet-là. On n'est pas tenu, mais en général on le fait, c'est-à-dire qu'on essaie quand même de reproduire tout ce qui a été dit par thème lorsque c'est la même question qui revient plusieurs fois, et que c'est une question d'ordre général ; en essayant d'être plus précis lorsque vous posez une question précise, surtout pour le parcellaire parce que là, le parcellaire, c'est chaque propriétaire. Il est donc important qu'il sache pourquoi on rachète telle ou telle partie de son terrain. Donc, si vous avez des questions sur votre terrain, il faut les poser et nous on les transmettra et j'espère qu'ASF nous donnera des justifications qui permettront justement pour nous de justifier la surface qu'il est envisagé pour l'instant de prendre.

Vous avez bien vu aussi que dans un certain nombre de cas, il y a des possibilités, des soit-soit qui sont prévus. Bien entendu, il faudra que ces soit-soit tombent, c'est-à-dire qu'in fine et rapidement, il faudra que le

porteur de projet se prononce pour dire : ben finalement, entre les deux positions de bassin, je choisis celle-là et que le préfet se positionne et non pas bien entendu, il n'est pas question d'acheter les deux morceaux s'il n'y en a qu'un des deux qui sert."

L'Intervenante (E) intervient : "Juste une petite question...dans la mesure où les parcelles sont diminuées ou coupées et qu'il y a des évacuations d'eau comme des fosses septiques qui sont détruites, est-ce qu'elles seront refaites à ce moment-là ? Si pour élargir la route, vous êtes obligés de nous détruire la fosse septique, comment ça se passe ? Nos évacuations d'eau, qui doit s'en charger ?"

Monsieur Gilles Riondy répond qu'ils sont tenus de prendre en compte les servitudes ou rétablir les écoulements d'eau.

Monsieur Alain Tartinville rajoute, "Si vous êtes agriculteur, que votre réseau de drainage ou d'irrigation est concerné, si vous êtes propriétaire terrien et que votre système d'évacuation des eaux ou d'alimentation en eau est concerné, vous pensez qu'il peut l'être parce que vous savez qu'il passe par le terrain qui serait susceptible, dites-le nous qu'on le fasse remarquer. " Il complète : " ... la juste indemnisation prévue par la loi, c'est que doivent être indemnisés naturellement tous les préjudices qui sont causés du fait de... les préjudices du terrain, j'entends, qui sont causés par ... Si effectivement, il y a privation d'une canalisation d'eau, elle doit être rétablie."

Monsieur Gilles Riondy fini : "en l'occurrence, vous ne serez les premiers puisqu'effectivement, David vient de me le dire, qu'on a déjà indemnisé pour des fosses septiques".

Monsieur Alain Tartinville : Monsieur le maire, je pense qu'on peut lever la séance.

Monsieur Gilles Riondy :
Merci à tous.

Fin de la réunion 22 h 15.