

RÉUNION PUBLIQUE D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES

Bénesse-Maremne (Landes)

Vendredi 29 mai 2015 à 19 h

Retranscription in extenso d'un fichier enregistré
(légèrement remaniée pour supprimer les hésitations et tics de langage)

Fichier remis le 29 mai 2015 à la suite de la réunion
[DR-100_0721.mp3 – durée : 186.24 minutes]

Aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne

Présents :

Monsieur Alain Tartinville, Président de la commission d'enquête publique
Monsieur Pierre Jacques Lissalde, membre de la commission d'enquête,
Madame Marion Thenet, consultante indépendante en conseil, communication et formation

Monsieur Gilles Riondy, Directeur de projet pour ASF
Monsieur David Mayer, Directeur des opérations ASF
Madame Marie-Josée Mabire,
Monsieur Sylvain Guilloteau
Monsieur Nicolas Mazeau

-0-

Début de la réunion 19 h 10

[Fichier 00 :00 :00]

Monsieur Jean François Monet, Maire de Bénésse-Maremne :

Pour..., je ne sais pas trop comment le mettre.

Donc, juste un petit mot pour vous remercier d'être venus ici, à Bénésse-Maremne dans le cadre de cette réunion publique concernant l'élargissement de l'A63 enfin, plus spécifiquement, la partie bien sûr, entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne. Donc, vous êtes venus assez nombreux, même si on attendait davantage de personnes, mais bon, la porte est ouverte donc ; on ne sait jamais ce qui peut arriver. Donc, en termes de présentation, ce qui va se passer eh bien, je vais laisser bien sûr, la parole, aux gens qui s'occupent de l'enquête : alors, le commissaire enquêteur, je ne me rappelle plus de tous les noms ; donc, c'est Monsieur, bien sûr Tartinville, Monsieur Lissalde et Madame Thenet donc qui s'occupent de tout le territoire. Ils vont vous expliquer un petit peu les modalités de l'enquête publique telle qu'elle est actuellement. Et puis, donc après, on passera la parole à Monsieur Riondy et à ses adjoints ; Monsieur Riondy qui est donc directeur du réseau ASF qui fera un rapide, un retour sur eh bien, le pourquoi d'une telle opération et puis, ce qui a amené les documents que l'on peut consulter au jour d'aujourd'hui au niveau de l'enquête publique.

Je ne vais pas tarder à leur laisser la parole. Bon je..., vous aurez par la suite des questions à poser ; bien évidemment, ces parties-là sont relativement courtes pour vous laisser le plus de temps disponible à poser vos différentes questions. Bon, je vous dis de rester le plus courtois possible ; je n'en doute pas par rapport aux gens qui sont ici et puis, bon, comme il se fait et comme il est de coutume, nous aurons le

plaisir de boire le petit verre de l'amitié à la fin de cette réunion, pas trop tardive j'espère. Je vous laisse la parole, Monsieur Tartinville.

Monsieur Alain Tartinville :

Merci, Monsieur le Maire.

Donc, je me présente, Alain Tartinville. Je suis le président de la commission d'enquête qui est chargée de cette enquête publique. Avec moi, il y a Monsieur Jacques Lissalde, ici présent, Madame Marion Thenet, et si l'un de nous venait à disparaître, Monsieur Pierre Lafore est le suppléant.

J'insiste bien pour dire que nous sommes nommés par le Tribunal Administratif. Nous n'avons strictement rien à voir avec la société ASF. On est complètement indépendants. On remet notre rapport au plus tard le 30 juillet au préfet des Landes qui est l'autorité qui est chargée de la décision puisque c'est le préfet qui prend la décision aussi bien pour l'arrêté de DUP que pour l'arrêté de cessibilité ou comme pour les autorisations au titre de la loi sur l'eau.

Ce soir donc, c'est à ma demande qu'a été organisée cette réunion qui s'appelle une réunion d'information et d'échanges ; donc, elle a pour but de vous informer si vous ne l'êtes pas encore suffisamment, mais aussi et surtout d'échanger, c'est-à-dire, de vous permettre de poser les questions que vous souhaitez, en particulier, bien sûr, au maître d'ouvrage puisque c'est lui qui est le requérant ; c'est lui qui demande à l'État cette déclaration d'utilité publique et les documents y afférents. Je vais simplement dans un premier temps, et extrêmement brièvement, vous rappeler ce qu'est l'enquête publique, de façon à vous resituer dedans et ensuite, nous passerons la parole à Monsieur Riondy qui lui, vous représentera le projet tel qu'il se présente aujourd'hui et après, on passera aux questions. Alors, je vous ai distribué les petits papiers. Donc, on ramassera les petits papiers. Ça permettra de lancer déjà le débat initialement. Bien entendu, on ne pourra peut-être pas poser toutes les questions que vous aurez mises par écrit, mais je les garderai quand même et puis, vous pourrez surtout les poser oralement, que vous les ayez posées par écrit ou pas. Le but, c'est surtout d'amorcer la pompe tout à l'heure.

Voilà, bon, on peut commencer ?

Donc, je vais vous présenter en quelques mots l'enquête publique.

Suivante, s'il vous plaît.

Voilà alors, d'abord, cette enquête en fait est quadruple. Elle a quatre buts différents. La première, c'est la déclaration d'utilité publique ; la question à laquelle on doit répondre : 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. Ça, c'est la première question qui nous est posée.

La deuxième, ou deuxième partie de l'enquête, c'est la mise en comptabilité des plans locaux d'urbanisme. Dans les neuf communes, les plans locaux d'urbanisme tels qu'ils se présentent à l'heure actuelle ne permettent pas le projet qui a été déposé par ASF. Il faut donc les modifier. Ça touche essentiellement trois domaines :

- la création d'emplacements réservés supplémentaires,
- la modification des règlements des zones concernées pour y permettre les travaux voulus par l'autoroute,

- et éventuellement, le cas échéant, le déclassement d'espaces boisés qui avaient été préalablement classés.

Troisième aspect, l'enquête parcellaire. L'enquête parcellaire s'adresse aux propriétaires et il s'agit effectivement de déterminer qui possède quoi et surtout quelle est effectivement l'emprise nécessaire pour le projet.

Enfin, quatrième et dernier aspect de l'enquête, cette enquête touche évidemment, la loi sur l'eau, c'est-à-dire à la fois la ressource en eau et les conséquences sur le monde aquatique. Alors, dans un certain nombre de domaines, il y a une autorisation nécessaire du préfet, donc, nous on dira : cette autorisation, on peut la donner ou on ne peut pas la donner.

Alors, les dossiers qui sont dans les dix lieux d'enquête parce qu'en fait, il y a dix lieux ; il y a neuf communes, plus la préfecture de Mont-de-Marsan ; donc, il y a dix dossiers, sont tous exactement les mêmes. Donc, vous trouvez les renseignements dans n'importe quel dossier quelle que soit la commune où vous allez.

Suivante.

Alors là, on va regarder rapidement les dossiers. Donc, vous avez un premier dossier qui se trouve dans la première boîte avec des bandeaux bleu foncé. Ce sont les dossiers, tu peux les montrer, c'est ceux-là, ce sont les dossiers liés à la déclaration de l'utilité publique. C'est-à-dire, un guide de lecture. Ça, c'est important parce que ça vous permet de vous y retrouver. Donc, vous commencez par regarder le guide de lecture qui vous dira peut-être plus facilement où vous devez aller, mais enfin, je vais essayer de vous y aider quand même. Ensuite, vous avez la présentation générale de l'opération. Bon ça, en gros, vous trouvez en particulier le plan général des travaux. Quelle opération est envisagée ? Ensuite, vous avez l'étude d'impact. Ça, c'est un gros morceau qui est en quatre volumes différents qui cherche à rechercher tous les impacts du projet sur l'environnement, sur la santé, sur les risques, etc. Alors, vous avez un résumé long technique. Ça s'adresse à tout un chacun, à vous comme moi. Pour ceux qui veulent aller plus loin, vous avez l'étude d'impact complémentaire. Là, c'est un gros morceau de 400 pages, mais je vous invite aussi surtout à regarder les annexes parce que vous trouvez dans les annexes ce qui concerne le détail des protections sonores et le détail de tout ce qui concerne les rétablissements d'itinéraires. Je viendrai aux problèmes de bassins après. Enfin, il y a l'avis de l'autorité environnementale parce qu'à chaque fois qu'il y a une étude d'impact, il y a forcément l'avis de l'autorité de l'état compétente en matière d'environnement, c'est-à-dire, en fait dans la pratique, c'est la DREAL Aquitaine et se trouve à côté de cet avis, la réponse que le maître d'ouvrage a faite aux observations de la DREAL Aquitaine.

Suivante.

Alors, deuxième aspect, vous avez la mise en condition, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Voilà, c'est un seul volume. Et pour chacune des communes, vous trouvez ce qu'il y a sur ce transparent, devant vous, en particulier vous trouvez, la liste et les plans de zonage. Donc, vous pouvez regarder exactement où se trouvent les emplacements réservés.

Suivante.

Alors, ensuite, le dossier parcellaire, donc, j'en ai un que j'ai sorti là. Voilà, c'est ça. Alors ça, ça s'adresse plus particulièrement aux propriétaires et vous trouvez outre une notice explicative extrêmement brève parce que de toute façon, tous les éléments, vous les avez dans le dossier. Le plan de situation, vous pouvez sauter dessus parce que simplement pour dire que ça a lieu dans la région d'Aquitaine.

Donc, ce qui est important, c'est les deux suivants et on va y venir tout de suite : plan parcellaire et état parcellaire.

Suivante.

Alors, le plan parcellaire, c'est ça. Vous trouvez là-haut donc, tout ce qui est prévu pour être exproprié ; je dis bien prévu. Pour l'instant rien n'est décidé ; c'est l'arrêté de cessibilité qui le décide. C'est entre les lignes bleues et la ligne rouge. Alors, dans chaque parcelle, vous avez un numéro que l'on appelle un numéro terrier. Là, j'ai mis, 106.12, 123.30, etc., qui renvoie sur le plan parcellaire au propriétaire et sur les tableaux joints qui s'appellent l'état parcellaire, le détail des parcelles concernées ; donc, avec en particulier, deux colonnes qui sont importantes. La colonne qui donne l'emprise qui serait expropriée ; donc, quelle est la surface de la parcelle qui va être expropriée ? Et ici, quelle est la surface de la parcelle qui restera ? Donc, si on additionne les deux, ça fait la surface totale de la parcelle. Donc, voilà le troisième dossier.

Suivante.

Alors, les propriétaires ont reçu, en principe, une notification de l'enquête publique par voie postale. En échange, il leur est demandé de fournir les éléments, notamment relatifs à leur état civil et des informations sur le régime locatif, en particulier, est-ce que ces terres, est-ce que ces maisons, est-ce que ces habitations sont effectivement louées à quelqu'un d'autre et dans quelles conditions ? Donc, ça, les propriétaires répondent directement à la société, je crois, FIT hein c'est ça ? qui s'est chargée de cette affaire-là.

Suivante.

Enfin le dernier dossier, c'est celui sur la loi sur l'eau. Alors, c'est la deuxième boîte et c'est ceux qui portent le bandeau bleu ciel. Alors, en fait, dans ce document, il y a essentiellement, les volumes 1 et 2 qui peuvent vous intéresser, car les études d'impacts, c'est exactement le même que celui qui est dans la DUP. Donc, vous ne trouverez rien de plus. Par contre, dans le volume 2, vous trouvez la caractéristique détaillée des ouvrages, ouvrages hydrauliques donc, des passages pour permettre la transparence hydraulique sous l'autoroute et des bassins, c'est-à-dire des bassins qui permettront de récupérer, de décanter les eaux de ruissellement, voilà.

Suivante.

Alors, je vous rappelle, ici sur ce tableau, mais vous l'avez à l'affichage sur les mairies, les dates des permanences où vous pouvez rencontrer les commissaires enquêteurs. Les dossiers sont consultables dans les mairies, aux heures d'ouverture. Ils sont aussi consultables et téléchargeables sur le site qui s'affiche devant vous, qui est le site de la préfecture. Alors, j'ai fait l'essai, ça marche ; c'est parfois un peu long, mais ça marche. Ça dépend de la qualité de votre liaison, mais ça fonctionne. Bon, je ne détaille pas les permanences, vous pouvez vous y retrouver ; il y en a au total 19 et vous pouvez aller à n'importe quelle permanence, qu'elle soit dans votre commune ou celle de la commune d'à côté, ça n'a strictement aucune espèce d'importance naturellement.

Suivante.

Alors, comment déposer une observation ? Il y a quatre possibilités. La meilleure, c'est quand même d'essayer de rencontrer le commissaire enquêteur parce qu'il peut peut-être répondre déjà assez rapidement à vos problèmes. Sinon, vous pouvez remplir le registre. Il y a un registre dans chaque mairie et il y en a un à la préfecture des Landes. Il suffit d'y aller à n'importe quelle heure d'ouverture de la mairie. Vous demandez le registre et on vous le donnera et vous écrivez dedans. Vous pouvez

aussi, m'écrire à l'adresse qui est indiquée ici, c'est-à-dire en mairie ici de Bénesse-Maremne, et enfin, vous pouvez faire des observations par voie électronique à l'adresse courriel qui s'affiche en bas. J'ai vérifié, ça fonctionne.

Voilà, donc, maintenant, je vais passer la parole, pendant que l'on va ramasser déjà les questions, je vais passer la parole à la société ASF qui va présenter son projet. Je lui demande d'être aussi bref que possible de façon à ce que les gens puissent conserver ensuite suffisamment de temps pour poser leurs questions et, et alors, je vous demande alors, pour les questions, bon, vous avez sûrement des problèmes personnels, essayez quand même de trouver un juste milieu entre la question trop générale et la question trop personnelle. Si vous rentrez trop dans le détail, je ne suis pas certain qu'ASF pourra répondre aujourd'hui à un problème extrêmement pointu. Mais bon, vous êtes là pour poser des questions. Je ne vais pas vous en empêcher, mais évidemment, plus les questions intéresseront tout le monde mieux ça vaudra bien sûr. Voilà.

Eh bien, Monsieur Riondy, je vous cède la parole.

Monsieur Gilles Riondy :

Merci, merci, bonsoir. Je pense que ça marche. Bon, très bien.

Alors, je suis Gilles Riondy, directeur d'opérations pour la partie travaux d'élargissement.

Vous savez qu'ASF est une grande société à la fois de construction, mais surtout d'exploitation d'autoroutes, et ce soir, nous avons Nicolas Mazeau qui est notre directeur d'exploitation pour la partie A64-A63 qui est basé à Biarritz. Donc, c'est lui qui est en charge de la partie exploitation, exploitation de 24/24 comme on dit sur tous les jours de l'année. Alors, ensuite, en ce qui concerne notre équipe, nous sommes à la fois basés à Pessac à côté de Bordeaux et à Anglet. Alors, donc, David Mayer, notre directeur adjoint, qui est là depuis un certain nombre d'années qui connaît toutes, à la fois les ficelles et les règles de dimensionnement des autoroutes et les procédures. Marie-Josée Mabire que vous aurez l'occasion de voir puisqu'elle est responsable foncière, donc, en particulier qui aura à acheter les terrains. Alors, vous avez parlé d'expropriation, mais bien souvent, ça se passe en dehors de l'expropriation, c'est-à-dire les achats à l'amiable. Donc, vous aurez affaire à Marie-Josée Mabire et en particulier à une société qui s'appelle FIT, F.I.T. avec des négociateurs, donc, qui viendront vous voir. Nathalie Ha qui est assistante de direction qui gère tous nos dossiers, tous nos courriers. Donc, vous l'a repèrerez sur tous nos courriers avec la lettre NH ; c'est elle. Donc, c'est elle qui a la mémoire du dossier. Et, Sylvain Guilloteau qui est en charge de toute la partie informatique, tous les documents que vous allez voir, toute la partie topographique, de géomètre puisqu'il est géomètre de formation, et donc, qui nous aide sur cette affaire. Voilà, vous connaissez tout le monde. Donc, vous pourrez ensuite faire faire nos photos. Merci à notre technicien, je vous rappelle que, comment dire, les échanges de ce soir seront enregistrés, à la demande Monsieur le président.

Monsieur Alain Tartinville :

Oui, excusez-moi, j'ai oublié de le préciser. J'ai demandé l'enregistrement intégral de la soirée. Ça nous permet de, ça nous facilite le travail pour pouvoir ensuite, en faire le compte rendu et d'essayer d'oublier le moins possible de choses. Donc, n'essayez

pas de parler tous en même en temps parce qu'après, la dactylo qui devra retranscrire, si elle a plusieurs voix qui se couvrent, elle aura beaucoup de mal à s'y retrouver. Donc, essayez de parler les uns après les autres, mais sachez effectivement qu'il y aura un verbatim de cette réunion.

Madame Marion Thenet :

Sans micro

Parlez dans le micro.

Monsieur Alain Tartinville :

Et, parlez dans le micro. Si vous ne parlez pas dans le micro, il y a toutes les chances pour que ce ne soit pas enregistré et donc perdu.

Monsieur Gilles Riody :

Voilà, terminé, vous n'aurez plus rien à dire après. Voilà bon donc.

Monsieur le président m'a demandé de faire une version courte, pour que ça tienne en un quart d'heure, je ne suis pas sûr que ça va tenir en un quart d'heure, mais bon. Voilà.

Alors, première chose : pourquoi fait-on l'élargissement entre Ondres et Saint-Geours ? Donc, il faut regarder la carte de façon un petit peu plus globale et donc, on voit que la partie qui nous intéresse, c'est-à-dire tout au sud, ici, donc, un point rouge constitue une partie à 2 x 2, à 2 x 2 voies et, ces parties à 2 x 2 voies sont finalement, assez restreintes puisqu'on a une autre partie en arrivant à Bordeaux et une autre partie entre Niort et Tours ; et donc, ces parties rouges constituent des zones d'étranglement sur un grand itinéraire nord-sud ou sud-nord. Donc, une des motivations de cet..., comment dire, de cet élargissement est donc l'effet d'étranglement que l'on a au niveau d'Ondres/Saint-Geours. Vous savez que si l'on revient un peu plus en arrière, si ça veut bien le faire, voilà, ça ne le fait pas tout à fait ;... ça va le faire plus simplement, voilà, excusez-moi. Pour la partie qui nous intéresse, la partie nord A63 Landes que l'on appelle, pour la partie At Landes, a été mise à 2 x 3 voies, pour la partie sud, au sud d'Ondres, donc, pour la partie, on va dire, Pays Basque, mais il y a quand même des Landes puisqu'à partir d'Ondres, on est dans les Landes, vous avez vu qu'on était en train de faire les travaux. Donc, c'est la même équipe qui s'occupe des travaux. On est en travaux sur la partie Bariatou/Biarritz et toute la partie autour de Bayonne est déjà à 2 x 2 voies.

Dans la salle :

Sans micro

2 x 3.

Monsieur Gilles Riody :

2 x 3, très bien, excusez-moi. Alors, pourquoi on élargit ? D'une part, étranglement sur ce grand itinéraire nord-sud ; autre raison, c'est que A63 est une autoroute ancienne. Elle a 40 ans et donc, il faut, la reprendre pour la mettre, comment dire, on

va dire, aux normes d'aujourd'hui. On rentre dans les faits. Ici, on a vu que c'était une zone d'étranglement, que c'était préjudiciable aux conditions de sécurité, aux conditions de circulation et la progression de trafic, du nombre de poids lourds rendent nécessaire l'aménagement 2 x 3.

Alors, l'opération, elle comprend le rajout d'une voie supplémentaire et donc, ça, c'est pour la fluidité, c'est pour la circulation, mais aussi, la mise aux normes environnementales suivant les nouveaux standards, les standards actuels, c'est-à-dire pas les standards d'il y a 40 ans et donc, en matière de protection du milieu humain, c'est-à-dire en fait, la protection acoustique, les murs antibruit et les protections des milieux naturels. Donc, les milieux naturels, c'est donc, l'eau et la biodiversité. Donc, refaire, faire un assainissement de l'autoroute pour protéger les eaux et protéger la biodiversité. Alors, sur la motivation, c'est une opération qui est voulue par l'État et qui est considérée comme prioritaire par l'État. Elle est financée dans le cadre d'un plan de relance, vous avez dû en entendre parler par les médias, plan de relance autoroutier qui a été annoncé par le gouvernement le 09 avril dernier. C'est une opération qui est portée par le concessionnaire, c'est-à-dire que c'est une opération qui est intégrée à notre contrat de concession ; c'est pour ça que nous sommes pétitionnaires aujourd'hui ; et contrôlée évidemment par les services de l'État. L'opération se développe sur neuf communes. Vous les connaissez. Donc, on rajoute une voie. On fait un système d'assainissement digne de ce nom et de collecte des eaux et de traitement des eaux. Alors, au-delà de la protection acoustique, on fait aussi de la protection de sécurité. Il y a pas mal de choses qui sont à reprendre et, en particulier, c'est moins visible pour vous, mais on va renforcer les ouvrages d'art pour les mettre aux normes de la nouvelle réglementation sismique, restaurer les continuités écologiques. Alors, au niveau calendrier, c'est quelque chose qui est très serré puisque ça s'appelle un plan de relance autoroutier. Si on fait de la relance dans dix ans, ce n'est plus de la relance. Donc, il faut aller très vite. On a fait déjà des études en préalable, mais en 2015, nous faisons les procédures comme aujourd'hui, l'enquête publique, les enquêtes publiques et nous faisons des études détaillées. Donc, à savoir : une DUP, déclaration d'utilité publique pour la fin de l'année, acquérir des terrains et faire des travaux préparatoires en 2016 et faire des travaux en 17, 18, 19, peut-être un peu 20 mais jusqu'à maintenant, c'est jusqu'à fin 19. Donc, c'est en clair devant nous parce que c'est une opération qui va se dérouler sous nos yeux dans les cinq ans à venir. Un petit mot sur les trafics, je ne les avais pas indiqués tout à l'heure. Donc, il y a évidemment, l'autoroute qui arrive de Bordeaux, ici avec 27 000 véhicules. Il y a une partie qui arrive de la route départementale de Dax avec une partie 20 000 véhicules jour. Au milieu de Saint-Geours-de-Maremne, ça se dispatche un peu. On a 30 000 véhicules avant la BPV de Bénesse ; BPV : barrière pleine voie, et un peu plus au sud entre Bénesse et Ondres. Ensuite, vers le sud, il y a l'affluence de l'autoroute A64 à prendre en compte. Voilà, ça, c'est un petit peu ce que je viens de dire, les valeurs moyennes qu'on vous a données évidemment listent les pointes, c'est-à-dire que pendant l'hiver, il y en a peut-être un peu moins, mais pendant l'été, tout à l'heure on parlait de 20 000 véhicules, de 35 000 véhicules, vous voyez que l'on passe à 52 000, 58 000. Au Pays Basque, à Saint-Jean-de-Luz, on doit être à, autour de 60 000, peut-être même un peu plus. Alors, je pense que beaucoup de gens se posent la question des prévisions de trafic. Comment on fait pour avoir le trafic dans 20 ans, dans 10 ans, etc. ? Donc, tout ça, c'est des modèles mathématiques qui se basent à la fois sur des évolutions liées à l'évolution économique des pays, qui est donc, l'évolution

économique du pays se corrèlent avec l'évolution des trafics et ensuite, en regardant aussi un peu dans le rétroviseur pour voir comment ça s'est passé dans les années précédentes. Alors, toutes ces théories ont été un peu mises à mal en 2007 puisqu'avec la crise de 2007, le trafic s'est globalement tassé entre 2007 et 2013. Aujourd'hui, comment dire, ce trafic est en train de remonter. C'est donc, une bonne nouvelle parce que ça montre que la reprise est là, en particulier pour l'Espagne. Vous verrez qu'en termes d'environnement et de bruit, c'est le trafic à 2038 qui est pris en compte, c'est-à-dire en fait, dix ans après 2018, on considèrerait que l'on pouvait logiquement mettre l'autoroute à 2 x 3. Donc, on prend 20 ans après, ce qui fait 2038, donc avec des prévisions de trafic. Alors, une plage, enfin une photo importante, évidemment, tout le monde se dit : qu'est-ce qu'on va m'acheter comme terrain ? Aujourd'hui, on est à 2 x 2 voies. On va rajouter ici, de chaque côté, une voie de chaque côté. Alors, vous pouvez dire : ben finalement, vous n'avez besoin que de 3,50 m de terrain de chaque côté, ce qui n'est pas beaucoup. En fait, on achète plus que 3,50 m puisque de chaque côté, on va de temps en temps déplacer le système d'assainissement ici, faire un mur antibruit, faire un chemin d'exploitation et remettre nos clôtures ici. Donc, ça fait un petit peu plus de place ici ; c'est ce que l'on va acheter en plus ici. De l'autre côté, vous voyez que quelques fois on fait un merlon autoroutier pour, phonique, pour couper la vue ou couper le bruit. Il faut replacer la voie latérale qui existait déjà. Donc, on est obligé de racheter un petit peu plus. En fin de travaux bien souvent, on rétrocède certains terrains. Donc, en fait, la ponction auprès des propriétaires est plus faible.

Alors ça, c'est sur une vue un peu plus générale, aujourd'hui, et ça, toutes ces vues sont extraites du dossier d'enquête. Donc, vous pouvez les retrouver en feuilletant le dossier d'enquête. Bon, on a l'autoroute. Le filet vert est pratiquement nos clôtures, c'est-à-dire nos emprises actuelles. Des grandes tâches vertes ici, ce sont des terrains d'ASF, même s'ils sont loin de l'autoroute, c'est chez nous. Nos prédécesseurs ont dû acheter ça à un moment donné et donc, ça, c'est chez nous. Ce que l'on va acheter c'est tout ce qui est entre le trait violet et le trait vert. Par exemple, ici, on achète très peu parce que finalement, on a presque la place pour faire les travaux dans nos emprises actuelles. Ici, on achète un peu plus puisque l'on vient acheter des terrains pour faire un bassin par exemple. Donc, ça explique le décrochement ici, voilà. Alors, ce décrochement, ici, là, cette zone de terrain est achetée puisqu'on est sur la commune de Saubion. Ici, on a une voie latérale qui vient se raccorder sur la route départementale 810, la route 33, ici.

Alors, ça, ça se traduit comme ça, la même carte se traduit de cette façon-là. C'est ce que vous a montré Monsieur Tartinville tout à l'heure. C'est la, comment dire, la procédure de notification aux différents propriétaires pour savoir quel terrain on va pouvoir leurs acheter et, comment ça se passe. Alors, avant d'arriver à l'expropriation, l'expropriation c'est quelque chose qui fait peur parce que c'est le stade ultime de la négociation, c'est-à-dire que c'est quand on n'arrive pas à s'entendre ; donc, on passe en expropriation. C'est le juge de l'expropriation qui fixe le prix des terrains. Mais avant ça, on a évidemment toutes les négociations amiables, c'est-à-dire qu'on vient vous voir pour acheter des terrains. Alors, c'est soit Marie-José Mabire, soit des négociateurs de la société FIT qui se présenteront à vous. C'est des gens qui viennent vous demander d'acheter des terrains, donc, soit avec des rendez-vous chez vous, sur le terrain ou en mairie si vous ne souhaitez pas recevoir ces gens chez vous. Combien ? Eh bien, c'est à partir de l'estimation de France Domaines, c'est-à-dire, les services fiscaux puisqu'ASF achète les terrains

pour le compte de l'état ou alors, sur la base de protocoles fonciers, protocoles de la chambre d'agriculture ou protocoles de la maison de la sylviculture. Quand ? Eh bien, c'est-à-dire, cet été pour une prise de possession en 2016. Alors, bien souvent, on tombe sur des terrains agricoles et pour ces terrains agricoles, on a fait une étude, une pré-étude, enfin, ce n'est pas nous qui l'avons faite, c'est la chambre d'agriculture qui a regardé toutes les..., examiner toutes les propriétés agricoles du secteur et donc, à partir de ce document, on connaît mieux le type d'exploitation agricole sur laquelle on va venir acheter des terrains.

Donc, ça, j'ai parlé des terrains, parlons maintenant de la protection des eaux. Aujourd'hui, il n'y a pas de protection particulière, c'est-à-dire, l'eau qui coule sur l'enrobé de l'autoroute va directement sur les talus, puis des talus de l'autoroute sur le milieu naturel. Le projet, c'est la mise en place d'un système d'assainissement qu'on appelle séparatif, c'est-à-dire, on sépare les eaux de plateforme, des eaux propres qui coulent sur les talus. Les eaux de plateforme sont donc, recueillies par des caniveaux et ensuite, dirigées vers des bassins de traitement. Alors, le réseau d'assainissement, c'est des fossés cuvettes. Tout le monde sait à peu près, comment ça fonctionne. Ils sont étanches évidemment. Ils sont dimensionnés pour contenir une pluie qui arrive tous les dix ans. Les ouvrages de traitement, c'est ce que l'on appelle les bassins. Donc, il y en a une vingtaine, à peu près, un par kilomètre. Évidemment, on les implante aux points bas ou pratiquement aux points bas et ils sont positionnés à côté d'un petit cours d'eau puisqu'il faut à un moment donné, rejeter l'eau dans le milieu naturel après traitement. Alors, on pourra revenir dans le détail, mais le bassin est là pour écrêter, c'est-à-dire que, il vient contenir de l'eau ; il sert de tampon, de bassin tampon. Ensuite, il sert de traitement de la pollution chronique, c'est-à-dire la pollution chronique c'est toutes les petites saletés qui arrivent par la pluie, des morceaux de pneumatiques ou qui arrivent au travers de lessivage des eaux et qui viennent se mettre au fond du bassin et se décanter au fond du bassin. Et quand il y a un accident avec déversement de produits chimiques enfin, de matières dangereuses, on ferme le bassin et les produits dangereux sont bloqués à l'intérieur du bassin et ensuite, on peut les pomper. Voilà, alors, ça marche à peu près comme ça.

Alors le bruit, c'est, comment dire, quelque chose de très compliqué, mais de très réglementé puisque le législateur a prévu des seuils réglementaires pour fixer les obligations des aménageurs. Alors, il y a des seuils réglementaires de jour et des seuils réglementaires de nuit. Donc tout ça, est écrit dans le dossier et vous verrez que pour dimensionner les murs antibruit, on a retenu les seuils réglementaires de nuit puisqu'en fait, c'est ceux-là qui amènent des murs les plus hauts et les plus longs. Donc, il y a toute une série de documents dans le dossier, où on ne parle que de réglementation de nuit parce que c'est celle-là qui permet de mieux protéger les riverains. Alors une chose à savoir, c'est qu'effectivement, vous êtes dans des logements, aujourd'hui, c'est-à-dire, ce que l'on appelle la contribution sonore initiale, c'est-à-dire le bruit d'aujourd'hui, il est de... Vous êtes à moins de 55. Il faudra qu'après travaux, on ne soit pas au-dessus de 55. Après, il y a des petites, comment dire, particularités pour..., lorsque vous êtes entre 55 et 60. Si vous êtes, par exemple à 58, après travaux on ne pourra pas être à plus de 58. Alors quand je dis après travaux, c'est après travaux en 2038, c'est-à-dire qu'une fois qu'on aura fait la troisième voie et avec un trafic en 2038. Alors évidemment, c'est une partie, comment dire, une simulation numérique parce qu'on n'y est pas encore et

heureusement d'ailleurs. Voilà, on le verra sur des exemples. Je note que ça provoque déjà des réactions.

Alors en synthèse, eh bien, c'est ce que je viens de dire et quels sont les bâtis qui sont à prendre en compte ? Alors, si vous construisez votre maison demain matin au bord de l'autoroute, évidemment, vous ne serez pas éligible à ces protections puisqu'il faut qu'il y ait déjà un certain critère d'antériorité. Donc, ce sont les bâtis qui ont été construits avant le 24 mai 2005. On verra que de toute façon, ce critère peut s'estomper quand on fait un mur, comment dire, complet pour toute une série de bâtis, même si la maison vient d'être construite, évidemment, elle est protégée comme les autres. Vous avez dû voir qu'on a fait des mesures sur place. On a fait une campagne de mesures sonométriques pour qualifier le niveau de l'ambiance sonore sur certains bâtis répartis un petit peu, comment dire, sur le territoire des communes. Bien sûr en même temps, on a fait des comptages routiers pour savoir quel était le trafic et on a fait des relevés météo. Tout ça nous permet d'alimenter un modèle numérique qui nous permet d'avoir la modélisation de l'ambiance sonore d'aujourd'hui. Alors, ça tient compte évidemment de la topographie. Ça tient compte de la localisation des habitations ; savoir si on est au-dessus, en dessous et proche ou éloigné. Ça tient compte de la configuration de l'autoroute d'aujourd'hui, mais de l'autoroute à 2 x 3 plus tard. Ça tient compte des mesures de terrain initial et de la composition du trafic, évidemment, du niveau de trafic, mais de la composition, de savoir comment le trafic est composé et, on s'en rend compte, vous le savez bien, que sur l'A63, il y a un taux de poids lourds, qui est anorm... enfin très supérieur à la moyenne nationale puisqu'on est à 25 % alors que la moyenne nationale, c'est peut-être 12-13 ; et par exemple sur l'A64, il n'y a que 8 %. Là, c'est évidemment tout le transit international qui passe ici. On tient compte des conditions météo et on tient compte du type de revêtement de la chaussée. On étudie, mais c'est dans les dossiers, plusieurs solutions, mais ce qui est important pour vous, c'est évidemment, la solution actuelle qui a été calculée avec des trafics de 2011, ce qui correspond au trafic de 2014 et ensuite, un bruit à l'horizon 2038. Si l'on veut être très rapide, il faut regarder ces deux types de courbes.

Alors, quelles sont nos dispositions qui vont diminuer le bruit de l'autoroute ? Première chose, on change le revêtement de l'autoroute. Donc, vous savez qu'on peut utiliser des revêtements que l'on appelle enrobé drainant ; ça, vous les reconnaissez facilement, c'est-à-dire lorsque par temps de pluie, vous roulez derrière une voiture, si l'eau, comment dire, se soulève derrière les roues eh bien, vous êtes avec un revêtement classique. Si par contre l'eau ne gicle pas, on est avec un enrobé drainant. Alors, ça draine les eaux, c'est-à-dire que les eaux descendent dans la chaussée parce que la chaussée est poreuse, mais donc, ça a un effet secondaire, sur le bruit, c'est-à-dire que ça diminue l'émission des bruits, c'est-à-dire que c'est un peu comme une moquette, en moins soyeux évidemment. Donc, il y a moins de bruit au niveau des pneumatiques. Donc ça, ça diminue déjà le bruit et ça, on va évidemment le faire sur les 27 kilomètres ; c'est ce que l'on est en train de faire au sud sur 40 kilomètres. La première chose, c'est une réduction du bruit pour tout le monde. Ensuite, pour les maisons les plus, comment dire, impactées par le bruit. Donc, 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. Et certaines maisons malgré ça seront au-dessus de la réglementation malgré les murs, malgré la chaussée et à ce moment-là, on va faire de l'isolation acoustique de façon à ce qu'à

l'intérieur de la maison, on ait moins de bruit et que ce soit en dessous des normes réglementaires.

Alors, qu'est-ce que vous allez voir comme... parce que c'est important de regarder les courbes. Donc, il y a deux types de cartes. Il y a ce qu'on appelle les cartes de bruit avec et sans protections ; c'est les cartes isophones. C'est facile à reconnaître, c'est là où il y a plein de couleurs. Ensuite, il y a les cartes de repérage des récepteurs. Donc les cartes de couleurs, c'est fait pour avoir une idée en grande masse, une idée large, et après quand on veut regarder son bâti à soi, on passe sur une autre carte qui sont les cartes de repérage des récepteurs avec les tableaux associés. Alors, je dois avoir un exemple : voilà ça, c'est une carte d'isophones, c'est-à-dire... On aura peut-être l'occasion d'en voir tout à l'heure. Ici, c'est l'autoroute. De chaque côté quand il y a du violet, ça veut dire qu'il y a vraiment beaucoup de bruit ; le rouge, il y a encore du bruit, orange, jaune et vert. Donc, plus vous êtes dans le vert évidemment, mieux vous vous portez. Et la limite... Je vous ai dit tout à l'heure qu'il y avait une limite caractéristique, c'était 55 décibels et donc en fait, c'est la limite quand vous regardez les plans, c'est la limite entre le jaune et le vert. Donc, il faut tout de suite repérer le jaune et le vert. Alors, j'ai oublié de dire que ça, c'était une carte, un petit peu une sorte de carte cadastrale. Donc, vous avez les bâtis ici ; les maisons ici, c'est la société d'horticulture à Bénesse. Donc, vous vous repérez avec les bâtis, les chemins et l'autoroute, voilà. Alors donc ça, c'est avec des murs anti bruits. On est venu mettre des murs antibruit ici, et si on regarde juste avant, il y avait du rouge et le rouge disparaît. Voilà ça, c'est sans murs et quand on met un mur, donc, il faut avoir l'œil exercé, il y a plus de vert qui apparaît ; du rouge disparaît et donc, on voit bien ici, que lorsqu'on a mis le mur ici, voilà ici, tout à l'heure on était en rouge, là on est en rouge, on met un mur, on passe en jaune. Ici, ces bâtis-là étaient dans le jaune. On met un mur et ces bâtis-là passent dans le vert. Ces cartes, vous les avez pour toutes les communes. Vous pouvez les regarder une à une et voir un petit peu avant, après, comment ça se passe.

Ensuite, les cartes de repérage : donc ça, c'est la même zone. On reprend toujours la zone d'horticulture ici. Vous avez une maison ici avec un numéro. Vous avez ce numéro-là ou une maison ici avec un numéro, par exemple le numéro 100. Vous tapez sur le, comment dire.... Il faut tourner une page et vous avez le numéro 100 qui est là et donc, avec un... Alors, j'ai du mal à lire d'ici. On doit être à 56. Donc ça, c'est avant isolation et on passe à 53,7 après isolation. Donc, ce sont ces tableaux-là qu'il faut arriver à lire sur toutes les communes, sur tous les bâtis, enfin, les bâtis les plus proches sont repérés.

Voilà pour le bruit ; ensuite, le milieu naturel, bien, tout le monde sait que vous vivez dans une zone privilégiée avec un environnement très sensible. Donc, tous ces éléments, c'est-à-dire les zones humides, les écoulements sont regardés de façon à les préserver. Malgré nos efforts d'évitement ou de réductions des impacts, on détruit quand même certaines zones sensibles et donc, quand on les détruit, il faut les compenser. C'est une compensation environnementale et ça, on ne peut le faire qu'à l'aide des acteurs du territoire et donc, c'est là où on a beaucoup de contacts avec les élus locaux, avec le conseil général, avec la chambre d'agriculture, avec les associations, avec le syndicat mixte de Rivière, de façon à trouver les bonnes formules pour compenser les impacts en matière de surface.

Dernier sujet, c'est les rétablissements de communication. Alors, ce projet a une particularité c'est que les ponts qui ont été construits à l'époque ne sont pas assez larges pour faire passer une troisième voie. Donc, on va devoir les casser et les

refaire. Et quand on les refait, on les fait soit là où ils sont actuellement, soit un peu à droite, un peu à gauche. Donc, ça, c'est un sujet. Vous voyez dans la plupart des cas, les tracés sont rétablis. Les tracés des ouvrages ou des chemins qui mènent à ces ouvrages sont rétablis à côté de la voie actuelle ou sur place. Donc ça, c'est pour les ponts qui passent au-dessus. Évidemment, le pont qui porte l'autoroute, il est élargi également.

J'ai terminé. J'ai dépassé.

Monsieur Alain Tartinville :

Merci, je dis vous avez été bref. Merci, j'ai déjà quelques questions qui m'ont été posées par papier, mais bien sûr si vous ne vous y retrouvez pas, n'hésitez pas à les reposer oralement.

La première question évidemment, ça a tout de suite été le thème principal et, on va rester sur ce thème dans l'immédiat, c'est celui des nuisances sonores, mais je dirais nuisances sonores, mais avant, pendant et après. C'est-à-dire, il y a les travaux ; il y a aussi, la phase travaux elle-même.

Donc, les premières questions qui sont posées, c'est la situation de départ : la situation décrite dans le dossier est-elle figée ou va-t-elle être mise à jour ? Et sinon, quelles seront les conséquences ? On a aussi, dans le même ordre d'idée, comment est vérifié l'impact sonore avant les travaux ?

Ensuite, arrivent des questions sur les protections. Alors, le planning de construction revient à plusieurs reprises. Quand seront construits effectivement ces murs ? Vous avez présenté un planning général tout à l'heure, à quel moment les murs vont-ils être érigés dans le cadre de ce planning ?

Et puis, bien sûr sur l'efficacité de ces différents murs. À quelle date seront-ils réalisés ? Quelles seront leurs structures ? Quels seront les lieux d'implantation ? Quels seront les débuts et les fins de ces implantations ? Quels seront leurs niveaux d'efficacité ? Ou encore, l'élargissement entraînera des nuisances sonores nouvelles, la bande routière se rapprochant de facto des résidences riveraines. Un mur et un talus devront être édifiés. Cette situation phonique est-elle prévue et actée ? Vous avez déjà, partiellement répondu. Là encore, durée et échéancier des travaux. Durant les travaux, l'autoroute sera-t-elle aussi dangereuse et aussi payante que celle devant Urrugne ? Autrement dit, quelles seront les mesures qui seront prises pendant les travaux tant sur le plan des redevances demandées que sur le plan de la sécurité ?

Toujours sur les murs antibruit, pourquoi n'y a-t-il pas de mur antibruit prévu entre Saubion et Tyrosse, côté nord ? Donc côté nord, je suppose que c'est plutôt côté ouest ; ça doit être côté mer, je pense, parce que là, l'autoroute, elle est quand même nord-sud essentiellement. Donc, je pense qu'il voulait parler des murs côté mer. Le mur prévu côté sud ne va-t-il pas renvoyer le bruit vers le nord ? Autrement dit, est-ce qu'il n'y a pas un risque lorsqu'il y a un mur de ce côté et pas de l'autre, pour que ça se retrouve de l'autre côté ? Pendant les travaux, toujours est-il, qu'est-il prévu pour le bruit ? Quelles sont les mesures qui seront prises pour mettre les riverains à l'abri des bruits générés par les travaux ?

Voilà, est-ce que vous pouvez donc commencer par ces quelques questions-là avant que je passe la parole à la salle ?

Monsieur Gilles Riody :

Est-ce que je dois répondre dans l'ordre là parce que là, je m'emmêle un peu...

Monsieur Alain Tartinville :

Non, je pense que...

Monsieur Gilles Riody :

Je m'emmêle un peu les pinceaux entre la question 12 et la question 13.

Monsieur Alain Tartinville :

La première question qui revient, c'est quel est le planning de construction de ces murs antibruit ?

Monsieur Gilles Riody :

Voilà.

Monsieur Alain Tartinville :

Et ensuite, quelle est leur efficacité ?

Monsieur Gilles Riody :

Alors, effectivement, j'ai indiqué tout à l'heure que les travaux allaient démarrer en 2017, 2018, 2019 ; c'est 3 ans. Vous savez qu'en fait, on travaille en saison. On travaille de septembre de l'année jusqu'à juin de l'année suivante. On ne travaille pas l'été. Donc, ce ne sont pas des années civiles. 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, les terrassements, et une fois les ouvrages terminés, une fois les talus terminés, on peut faire les murs anti bruits. Alors, ça, c'est, on va dire, l'hypothèse la plus défavorable, c'est-à-dire en faisant la dernière année, c'est-à-dire ça va déjà nous amener en 2019, à la saison 2019 ou peut-être qui va déborder sur 2020. Quelques fois on peut faire des murs par anticipation, mais ça va nous amener en 2018, 2020 ; par rapport à 2020, il n'y a pas beaucoup de différence ; donc, c'est plutôt... Ce n'est pas demain matin, mais c'est plutôt à la fin de la phase travaux.

Donc, ça, c'est le calendrier. Après, vous avez parlé, est-ce que les..., en termes techniques, est-ce que ça va réfléchir le bruit en face ? Évidemment, c'est un point important, c'est-à-dire que le bruit qui arrive sur un mur soit il réfléchit le bruit et ça part en face, mais évidemment, il ne faut pas qu'il y ait de bâtis en face sinon c'est défavorable. Donc 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. Donc généralement et ça, vous le voyez dans les documents, il y a des petites étiquettes avec la légende. Lorsque vous voyez un A, c'est pour absorbant. Un R pour réfléchissant. Vous verrez qu'il y a 95 % des murs qui sont notés A, c'est-à-dire absorbants. Donc, on n'a pas ce souci-là.

Ensuite, vous avez demandé quel est finalement, comment pouvez-vous être sûrs de l'état initial, c'est-à-dire de l'ambiance d'aujourd'hui ? Alors, définir l'ambiance sonore d'aujourd'hui est importante, mais elle ne va pas complètement figer les choses pour la suite parce que 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 de l'aménagement ; c'est-à-dire qu'il nous faut apprécier le trafic de dans 20 ans, à 3 voies, donc l'autoroute à 3 voies. Ce trafic se corrèle avec du bruit et il faut vérifier que ce bruit est inférieur à des valeurs réglementaires. Donc, même si l'ambiance sonore initiale est importante, si on se trompe sur certains bâtis ou dans certains lieux, ça ne va pas avoir de conséquences très fortes sur la protection qu'on va mettre en place. Ça reste important de bien connaître le bruit de départ puisque sur le territoire, grâce au bruit de départ, ça nous permet de mod..., de calibrer, ce qu'on appelle notre modèle numérique, c'est-à-dire puisque le bruit aujourd'hui, on le connaît, on fait tourner le modèle en ajustant les paramètres pour que le modèle numérique nous ressorte le bruit d'aujourd'hui. Ça nous permet de calibrer le modèle d'aujourd'hui. Et, ensuite, on va, comment dire, 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. Vous savez, c'est quelque chose de très compliqué, de très mathématique et de très réglementaire. Voilà, je ne sais pas. Alors, on l'a dit tout à l'heure, ces calculs de bruit intègrent évidemment le trafic, la position des maisons, la topographie, soit vous êtes au-dessus, soit vous êtes en dessous. En topographie, ça prend en compte le revêtement de l'autoroute. Ça prend en compte le pourcentage des camions. Ça prend en compte la vitesse des camions. Ça prend en compte les conditions atmosphériques. Nous avons eu beaucoup de questions sur les conditions atmosphériques à prendre en compte. Donc, en fait, on prend en compte la station de Mont-de-Marsan. Alors bien souvent, on nous dit : mais c'est trop loin de chez nous. Ce qu'il faudrait prendre, c'est quelque chose de plus proche. On s'est rendu compte qu'en prenant Mont-de-Marsan et avec des hypothèses très défavorables, c'est-à-dire avec des vents forts, on est dans des situations où la protection est la mieux pour les riverains, c'est-à-dire qu'à chaque fois quand on lui dit : par exemple, quelle est l'orientation du vent que vous avez prise ? On prend toujours l'orientation la pire, c'est-à-dire celle qui amène le plus de vent sur le bâti. Donc, ça, c'est très important. Ça nous met finalement du côté de la sécurité, enfin du côté de la sécurité des riverains. Alors, il y a un point important qui est souvent cité, c'est : vous utilisez un trafic moyen ; ce que l'on appelle un TMJA c'est-à-dire, moyen annuel et ce TMJA, c'est un calcul mathématique, évidemment, c'est le bruit moyen de l'année et évidemment, les riverains disent : mais moi, je ne l'entends pas ce bruit-là. Ce que j'entends justement, c'est quand il y a beaucoup de bruit ou quand la bâche du camion claque ou quand la moto redémarre du péage. Enfin, donc, on nous demande comment vous faites ? Alors, c'est le règlement qui veut ça, c'est-à-dire que la loi est faite comme ça. La loi nous demande de calculer une valeur moyenne et de vérifier que la valeur moyenne est inférieure à des valeurs réglementaires. Donc, on applique la loi. Ce n'est pas tout à fait ce que vous pouvez entendre tous les jours puisqu'on entend souvent les pics plutôt que des valeurs moyennes, mais c'est comme ça que tout le monde fait. C'est-à-dire que, par exemple, on a indiqué qu'on travaillait avec un modèle numérique. Ce n'est pas le modèle d'ASF. Ce n'est pas le modèle du bureau d'études. C'est un modèle qui est quasiment identique partout en France. C'est-à-dire, on étudie les choses ici à Bénesse de la même façon qu'on pourrait l'étudier à Chambéry, à Lille ou à Paris ;

enfin, à Paris, c'est peut-être un petit peu plus compliqué, mais dans toute autre partie du territoire.

Monsieur Alain Tartinville :

Merci, Monsieur Riondy.

Il y a des questions qui revenaient souvent et auxquelles vous n'avez pas répondu : qu'est-ce que vous allez faire pour protéger les riverains des nuisances dues aux travaux proprement dits ? Pas à l'état final, mais pendant. 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, donc, vous avez vu à peu près comment ça se passait. Donc, effectivement, il faut 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, en fait, des murs qui séparent les ouvriers de la circulation. Donc, première chose, on diminue la largeur des voies. Donc, c'est moins confortable pour conduire. Donc, on diminue la vitesse de police. On essaye de faire ça sur des longueurs réduites, de façon à ne pas avoir pendant 30 kilomètres des..., comment dire, des limitations de largeur. Je ne sais pas si vous avez vu aujourd'hui entre Biarritz et Bariatou, en fait, il y a trois plots de chantier. On travaille d'abord côté terre. Alors, on a pris, enfin je pense que c'est David qui a instauré ça il y a quelques années. On ne dit plus l'est ou l'ouest ; on dit côté terre, bien évidemment, c'est l'est et côté mer, évidemment, c'est l'ouest. Alors parce qu'on n'est pas tout à fait nord-sud. Donc quelquefois, il vaut mieux se repérer à la mer qui est toujours là, qu'au nord et à l'est. Donc, sur Biarritz, on fait 6 kilomètres côté terre ; on fait 5 kilomètres côté mer et 6 kilomètres côté terre, c'est-à-dire on alterne pour éviter à l'automobiliste d'avoir un..., comment dire, une trop longue période de conduite sur des voies serrées. Première chose pour ceux qui utilisent ces..., comment dire, ces infrastructures à ce moment-là. Ce n'est pas plus dangereux. Là, on a regardé avec Nicolas. Il n'y a pas plus d'accidents, peut-être un petit peu plus de tôle froissée parce que les gens roulent peut-être un peu trop près. Par contre, il y a moins d'accidents corporels donc, sur le tracé initial, enfin, le premier chantier entre 2008 et 2012...

Intervenant :

Sans micro

Moi, je vous dirais poser une question, moi.

Monsieur Alain Tartinville :

Oui, attendez. On va y arriver aux questions.

Justement, je voulais dire, non, non, mais je vous passe la parole tout de suite, Monsieur.

Je voulais dire qu'effectivement, on va rester pour l'instant sur ce thème du bruit parce que c'est le thème principal. Donc, avant de passer à d'autres thèmes, je demande à la salle : est-ce que vous avez des questions qui se réfèrent au bruit ou, puisqu'on a aussi abordé les travaux, aux travaux ?

Donc, levez la main. On vous apportera un micro.

Après, on passera aux autres thèmes. J'ai aussi sur la circulation par exemple.

Intervenante A :

Moi, j'ai trois remarques à vous faire au sujet du bruit.

La première remarque, c'est que vous avez dit qu'il y a 27 kilomètres de travaux et vous n'avez parlé que de 10 kilomètres de protection pour le mur et 5 kilomètres pour un merlon. Donc, ça veut dire qu'il reste quand même 15 kilomètres, c'est-à-dire la moitié sans protection. Alors, oui, on va dire des deux côtés.

Alors, ça veut dire que moi, je suis vraiment très lésée parce que dans vos statistiques que vous avez faites ; donc, c'est ma deuxième remarque. Vous avez fait des relevés. Je suis 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.

Et, la troisième remarque, je pense qu'il y a un petit peu, comme on dit, du foutage de gueule, parce que vous nous dites que vous devez avoir une augmentation de 60 décibels à 65 décibels, mais tout le monde sait que pour une augmentation de 3 décibels, ça veut dire que ça double le bruit. Donc, là vous prenez 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.

Donc, voilà, ce sont les trois remarques que je voulais faire et en conséquence je demande que le bruit qui est causé par le vent d'est, que vous en teniez compte pour que devant chez nous, on édifie un mur antibruit, alors que vous avez considéré qu'il n'y a pas de bruit. Et, c'est moi qui ai posé la question entre Saubion et Tyrosse. Entre les deux ponts, vous avez prévu un mur du côté sud, c'est-à-dire le côté qui est 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.

Voilà, c'est tout, merci.

Monsieur Alain Tartinville :

Merci, Monsieur vous voulez répondre ?

Monsieur Gilles Riondy :

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, comment dire, qui ne sont pas habitées, mais on va le regarder sur une carte. Laissez-moi terminer.

Intervenante A :

Sans micro

La rue du Plach à Saubion, elle n'est absolument pas protégée.

Monsieur Gilles Riondy :

On va, on va le regarder. On va le regarder.

Protéger un tracé autoroutier, ça ne veut pas dire mettre un mur d'une longueur, d'une hauteur constante sur toute la longueur. Protéger le bruit de l'autoroute, c'est se placer sur les façades de..., comment dire, de l'habitation et vérifier que la contribution sonore sur ces façades est inférieure à une valeur réglementaire. Donc, soit votre valeur, soit la valeur, elle est réglementaire et il n'y a pas de disposition à prendre, soit elle n'est pas réglementaire et on met un mur antibruit.

Intervenante A :

Sans micro

*Monsieur, si vous faites la mesure un jour en vent d'ouest, ***.*

Monsieur Gilles Riondy :

Je ne sais pas.

Alors, deuxième question, est ou ouest ? Je l'ai dit. Le modèle prend en compte, comment dire, l'orientation du vent la plus défavorable pour vous.

Intervenante A :

Bon, écoutez, Monsieur, 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.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, mais, non, mais Madame, Madame, ça sera très simple. Dans le dossier, dans le dossier qui est en mairie, vous repérez votre bâti et vous regardez à quel niveau de bruit on est.

Intervenante A :

Oui, Monsieur, j'y suis allée et justement, vous m'avez classée en zone verte ; j'étais horrifiée parce qu'en zone verte, c'est impossible.

Monsieur Gilles Riondy :

On va le trouver tout de suite où vous étiez. Vous aviez une troisième question qui était ?

Intervenant B :

J'ai juste une question, je suis un peu cavalier, mais je ne peux pas rester. Donc, je voudrais simplement faire une suggestion. Bon, c'est vrai, c'est moi qui ai posé la question, les tarifs de l'autoroute. Bon, tout le monde ici va en Espagne et connaît la dangerosité du tronçon Biarritz/Biriatou/Urrugne, etc. On sait très bien que l'autoroute, bon, vous allez continuer à la faire payer. Bon, ça, c'est sûr. Moi, je dis que c'est très dangereux et ce qu'il y a de très dangereux surtout c'est qu'il n'y a pas de différenciation entre la vitesse des poids lourds et la vitesse des automobiles. Si vous faites des travaux qui durent comme ils durent à Urrugne, c'est-à-dire, un certain temps, voilà, et, je pense que, il faudrait différencier, mais alors vraiment radicalement la vitesse des voitures et celles des camions parce que c'est vraiment très dangereux et c'est ahurissant de voir qu'on continue, même si vous dites que ce n'est pas accidentogène, mais moi je vous jure, je vais souvent en Espagne et tout. Bon, comme on dit vulgairement ici, bon, « on fait de l'huile » quand on passe là-dessus. Les camions, ils se décalent et on se croirait au circuit de Monaco, mais bon en réel. Voilà, alors moi je pense que 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 soit plus facile pour les voitures d'échapper, d'échapper au trafic des camions qui, on le comprend, eh bien comme c'est très sinueux, ils s'écartent, etc. Voilà, moi c'est une suggestion ; ce n'est pas une attaque. Mais je dis que là, si vous allez sur cette autoroute, vous allez vous rendre compte que peut-être la suggestion que je vous fais est peut-être à prendre en compte. Voilà, c'est tout.

Monsieur Gilles Riody :

Première chose, évidemment, on va sur cette autoroute parce que c'est notre lieu de travail. Donc, on y est. 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, comment dire, handicapés à vie. Donc, ce problème-là, Monsieur, on le connaît dans nos tripes. Première chose. Deuxième chose, la vitesse de police : la vitesse de police, elle est fixée par le préfet. C'est-à-dire qu'on peut très bien, nous, opérateur de l'état, opérateur autoroutier, demander un abaissement de vitesse de police à 50 km/h ou à 60 km/h ou à 90 km/h, enfin ou à 80 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, j'allais dire à subir les conséquences, c'est-à-dire soit notre personnel, soit le personnel qui travaille à l'arrière des murs.

Alors, c'est vrai que c'est compliqué à Urrugne parce que c'est sinueux. Alors, ce sera moins compliqué ici, dans les Landes, on est plus en ligne droite que dans le Pays Basque. Donc, de ce point de vue là, ça va dans le bon sens.

Après, sur la longueur des travaux, la durée des travaux, ben je ne veux pas être, comment dire... On travaille assez vite. On travaille assez vite en fonction de ce qu'il y a à faire parce que vous voyez bien qu'on ne peut pas travailler l'été. C'est un choix qu'ASF a fait. On ne travaille pas l'été parce que l'été, c'est à 65 000 véhicules. Il y a toujours des camions, mais il y a beaucoup de touristes. Et donc, on ne travaille pas l'été. Et donc, ça veut dire qu'il faut commencer le chantier le 15 septembre et le fermer le 15 juin. Donc, nous-mêmes, ça ne nous laisse plus que huit mois pour travailler et le premier mois est déjà mangé, on va dire, pour mettre en place les

systèmes de protection. Donc évidemment, on peut dire : mais pourquoi ils mettent quatre ans pour le faire ? Non, on ne met pas quatre ans pour le faire. On met 4 x 6 mois. C'est un petit peu différent. Et puis quelques fois dans le Pays Basque, il pleut aussi. Donc, c'est un petit peu ... voilà.

Donc, sur la limitation de vitesse, je ne peux que souscrire avec vous, mais il est vrai qu'il y a moins d'accidents corporels ; un petit peu plus de tôles froissées, mais pas beaucoup plus. Et effectivement, il faut être très prudent pour aller en Espagne aujourd'hui.

Monsieur Alain Tartinville :

Merci et avant de passer éventuellement à un autre sujet, est-ce qu'il y a d'autres questions sur le bruit et sur les nuisances sonores ?

Vous voulez bien passer à Monsieur.

Intervenant C :

On vous a posé la question ; vous n'avez pas répondu. Pendant la période de travaux, quelles sont les protections que vous comptez mettre en place ?

Monsieur Gilles Riody :

Ah, alors effectivement, excusez-moi.

Alors, la protection contre le bruit, il n'y en aura pas quand on va faire les travaux. Aujourd'hui, quelle est la nuisance, comment dire, de bruit pour les travaux ? C'est le klaxon de recul des engins. Donc, de toute façon c'est malheureux à dire, mais le travail des engins lorsqu'on fait des travaux est couvert par le bruit de la circulation, sauf le klaxon de recul.

Après, il est question d'horaires. Donc normalement, on travaille sur des horaires classiques ; on ne va pas travailler la nuit ; on ne va pas travailler les jours fériés ; on ne va pas travailler le samedi ou le dimanche. C'est vrai à 98 %, c'est-à-dire que dans certains cas, on a des obligations de faire des travaux la nuit, c'est-à-dire qu'on coupe l'autoroute, et donc on coupe l'autoroute de la nuit. Il y a un report de trafic ailleurs, et il y a des engins qui tournent sur le chantier, et puis là, il y a des klaxons de recul, mais ça, c'est des éléments ponctuels. Donc ça, c'est pour les bruits de chantiers.

Ensuite, il y a tout ce qui est, comment dire, nuisance de poussière, de choses comme ça. Donc il faut évidemment humidifier les pistes pour empêcher l'envol de poussière. Et puis après, il y a une autre nuisance, c'est le fait même de faire des travaux, ça amène de la circulation. Alors, dans des travaux d'élargissement, on a beaucoup de circulation qui arrive par des pistes en bordure de l'autoroute, mais par contre pour arriver en bordure de l'autoroute, il va y avoir des camions supplémentaires qui vont passer sur la 810, sur les routes départementales. Donc, ça, c'est la troisième nuisance. Alors je ne sais pas ; il y en a peut-être d'autres. Si vous voulez bien m'aiguiller.

Monsieur Alain Tartinville :

Une question qui revient souvent, avant qu'on passe le micro à Madame, là juste dans un instant. Est-ce que vous allez faire un état des lieux un peu avant les travaux ?

Monsieur Gilles Riody :

Ah oui.

Monsieur Alain Tartinville :

Les gens m'ont dit : attention, il y a des rouleaux vibrants qui vont passer. On craint pour nos maisons.

Monsieur Gilles Riody :

Tout à fait. Oui, effectivement.

Monsieur Alain Tartinville :

On risque de déborder sur mon chemin. On va l'écraser ; on va foutre en l'air mon talus ou mon mur. Est-ce qu'il y aura un état des lieux qui sera fait avec les riverains pour pouvoir éventuellement leur permettre de dire : attention, il y a eu ça pendant les travaux ?

Monsieur Gilles Riody :

Vous avez raison. On fait des travaux à l'intérieur de clôtures que l'on pose. Quelquefois, la clôture est mal placée et on va travailler chez le voisin, chez l'agriculteur, et donc généralement, on nous le dit ; enfin, on le dit à nos entreprises. Et puis, s'il y a un dégât, l'entreprise va payer les dégâts. Ça, c'est lorsque l'on sort de nos emprises parce qu'il y a eu un problème de topographie ou de géométrie. Ensuite, il y a le problème des vibrations, c'est-à-dire effectivement 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 après, des fissures. Donc, on fait les travaux et on paye les travaux. Et on paye d'ailleurs les constats d'huissier également, même si c'est votre huissier à vous. On le paye. Donc, ce point... Et regardez, 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.

Monsieur Alain Tartinville :

Un instant ; on vous apporte le micro. Madame devant, et ensuite ce sera à vous, Monsieur. Madame, excusez-moi.

Ah oui, et Madame derrière, et ensuite ce sera à vous là-bas. D'accord.

Intervenante D (Madame Florence Bilhere) :

Bonsoir,

Je suis Florence Bilhere ; 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 en fait ces cartes isophones ; et 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.

Moi, la question que je voudrais poser ce soir : ces estimations de bruit, et ces protections sont calculées à l'horizon 2038. Je voulais savoir quand est-ce que les calculs seraient faits après les travaux pour vérifier si les normes ont bien été respectées, et qui fait ces calculs ? Est-ce que c'est vous, les ASF, qui êtes votre propre juge de ce qui a été fait ? Merci.

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. Donc, il y a des mesures qui sont faites à plus un an après la mise en service, des mesures qui sont faites à plus cinq, plus dix ans ; et donc au fur et à mesure on peut, comment dire, voir si on s'est trompé, ou si les murs ne sont pas assez hauts, ou s'ils ne sont pas assez longs, et on peut, comment dire, le rectifier à ce moment-là.

Alors, 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 elle s'applique à tout moment, c'est-à-dire à partir du moment où on aura fait l'aménagement, même si on s'est complètement trompé ; et au bout de trois ans, on a déjà les mesures, le bruit qu'on aurait dû avoir à 20 ans ; on refait les murs qui sont nécessaires.

Donc, un, le contrôle, il est fait par les services de l'État sur la base d'études qu'on peut faire ou de relevés que d'autres peuvent faire. Ça, c'est bien évident. Ce n'est pas nous... Enfin nous, on a toujours intérêt à se contrôler nous-mêmes, mais le vrai contrôle, il est fait par les services de l'État. Et donc, ça se fait graduellement.

Et on a un autre moyen qui est assez, j'allais dire presque naturel, c'est que comme le bruit est lié au trafic, si on voit que notre trafic est très au-delà des prévisions, ça veut dire que le bruit sera très au-delà des prévisions. Donc, ça nous permet d'ajuster, comment dire, à ce moment-là les dispositions.

Mais encore une fois, la loi s'applique à tout moment, c'est-à-dire que même si on s'est trompé aujourd'hui, on ne va pas attendre 20 ans pour refaire. Si au bout de cinq ans, on se rend compte que ce n'est pas bon, la loi s'appliquera et il faudra se mettre en conformité avec les règlements.

Madame Marion Thenet :

Alors attendez, on va prendre dans l'ordre. Il y avait la dame.

Monsieur Alain Tartinville :

Oui d'abord Madame parce que ça fait longtemps qu'elle attend. Ensuite j'ai Madame en blanc derrière, là.

Monsieur Gilles Riody :

Et on ira à Saubion quand même.

Intervenante E :

J'ai une petite question.

Voilà, oui allez à Saubion. J'ai une toute petite question, c'est qu'on parle travaux ; on parle de 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 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 Riody :

Oui, tout à fait. Alors ...

Intervenant E :

Voilà, il faut en parler aussi.

Monsieur Gilles Riody :

Bien sûr, bien sûr, mais alors évidemment, on n'a pas parlé de ce sujet-là, mais on le sait bien que... Enfin, j'en ai parlé, mais trop vite peut-être parce que j'ai dit que les acquisitions de terrains se faisaient à 90 %, 95 % à l'amiable. Donc effectivement, si une personne ne veut pas vendre son terrain, on passe à ce moment-là par le Juge de l'Expropriation qui va dire lui comment il faut faire et quel prix il faut, comment dire, donner, quels montants financiers il faut donner pour acheter ce terrain. Et donc c'est tout, comment dire, la spécificité de l'utilité publique, c'est-à-dire lorsqu'un projet quel qu'il soit d'autoroute ou d'autres choses est déclaré d'utilité publique, ça donne le droit à la puissance publique et donc à ASF puisqu'on joue le rôle de la puissance publique à ce moment-là, ça donne le droit d'acheter des terrains à des gens qui ne souhaitent pas vendre. Donc, c'est quelque chose...

Intervenante E :

Sans micro
Inaudible.

Monsieur Gilles Riody :
Non.

Monsieur Alain Tartinville :

Non alors, je vais peut-être intervenir sur ce point. Je rappelle que l'article, 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 de juste indemnisation ». Donc le principe c'est qu'effectivement, le porteur de projet peut négocier à l'amiable, et là, c'est une question de négociation classique. Le prix se négocie classiquement.

Si ces négociations à l'amiable échouent, à ce moment-là, 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, à ce moment-là, le conflit se règle devant le Juge des Expropriations. Ce Juge des Expropriations est un juge désigné par le Tribunal de Grande Instance ; donc, ça relève de la justice pénale.

Sur quoi se base-t-il ? Moi, je ne suis pas Juge des Expropriations ; donc, je ne peux pas vous le dire. Mais enfin, je connais un peu le sujet. Il va se baser quand même essentiellement sur l'estimation qui aura... Alors, je parle pour le prix du ... Parce que dans l'indemnisation, il faut bien voir qu'il y a le prix effectivement ; il peut y avoir notamment pour les agriculteurs, pour les sylviculteurs, pour les entreprises, il peut y avoir des indemnisations pour d'autres raisons que le sol, la seule valeur du terrain ; par exemple pour perte d'exploitation, pour effet de lisière pour les questions relatives à la sylviculture ou, il y en aurait certainement d'autres.

Pour le prix du terrain, il va se baser sur l'estimation faite parler par les Domaines. Donc là, il faut le savoir. Et en général de ce que je peux savoir, les juges, je ne dis pas qu'ils donnent exactement le prix donné par les Domaines, mais ils restent dans l'ordre de grandeur des Domaines, ils donnent naturellement un peu plus, mais pas beaucoup plus que ce que les Domaines auront évalué. Donc, voilà comment ça se passe. Vous négociez à l'amiable. Donc ça, c'est votre affaire. Si 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 ; il va s'appuyer certainement, mais ça, ça n'engage que moi, sur la valeur désignée par les Domaines, plus les indemnisations éventuelles que j'ai évoquées tout à l'heure. Ça, c'est autre chose.

Ça répond à votre question ?

Intervenante E :
Sans micro
Tout à fait. Merci.

Monsieur Alain Tartinville :

Alors, on continue ?

Intervenante F :

C'était concernant les vibrations, je voulais savoir si vous aviez une idée de combien de mètres elles se produisent ?

Monsieur Gilles Riody :

Non, pas directement parce que ça dépend évidemment si vous êtes à proximité, mais ça dépend également de la nature du sol. On a du sable. Normalement, ça ne propage pas trop les vibrations. Il n'empêche que ça peut... Je ne sais pas à combien vous êtes. 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. On a peu de cas.

Intervenante F :

Sans micro
Merci.

Intervenant G :

Oui, bonjour.

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. C'est ce que vous avez présenté. Est-ce que vous avez une liste de communes sur laquelle on peut se reporter pour voir qu'est-ce que vous avez fait, comment ça s'est passé ?

Monsieur Gilles Riody :

Alors, je vais vous montrer ce qu'on a fait parce que ...

Intervenant G :

Non, mais disponible, pas là forcément ce soir, mais disponible sur un site ou ...

Monsieur Gilles Riody :

C'est à la fois sur le site de l'enquête qu'on a donné tout à l'heure. C'est sur les plans dans le dossier. Donc, et on va le voir, parce que je sens bien que ça pose question. Donc, on va y passer...

Intervenant G :

Mise à jour, hein. C'est ce que vous avez dit...

Monsieur Alain Tartinville :

Je crois que la question de Monsieur, c'est en fait : est-ce que vous avez des exemples dans d'autres travaux qui ont été faits par ... similaires...

Intervenant G :

Mise à jour.

Monsieur Alain Tartinville :

... où vous avez été contraints, si je puis dire,...

Intervenant G :

Voilà, c'est ça.

Monsieur Alain Tartinville :

... contraints, de mettre à jour les protections parce qu'elles ne s'étaient pas avérées suffisamment efficaces. C'est bien ça ?

Intervenant G :

Voilà, vous faites référence à une procédure 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 que ce soit en 2028 ou en 2038. Mais comme la loi est de respecter le niveau sonore, eh bien à J + deux ans, on a été obligé de refaire, d'élever le mur un peu plus haut, d'élargir le talus ou de je ne sais pas quoi faire en matière de techniques. Moi, je vous demande puisque vous vous appuyez sur cette procédure, quelle est la liste que vous êtes à même de diffuser concernant cette application de procédure ? Quelles sont les communes, quelles sont 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. C'est ce que je veux savoir.

Monsieur Gilles Riondy :

À ma connaissance, on ne l'a jamais fait...

Intervenant G :

Voilà.

Monsieur Gilles Riondy :

... parce qu'on est toujours en dessous des valeurs réglementaires, c'est-à-dire qu'il faut bien avoir en tête que lorsqu'on construit..., un constructeur. Si on construit pour deux ans, ça n'a ni queue ni tête. Excusez-moi de l'expression. 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 donc que ça veut dire, comme on est obligé de se remettre aux normes, ça va nous coûter plus cher que si on avait fait le travail correctement au début. Donc, ça nous donne, comment dire, l'assurance, une partie de garantie, on va dire, de faire correctement dès le départ. Et quand je dis que le tracé d'un mur ou la hauteur d'un mur, elle n'est pas le fait d'une seule personne. C'est un projeteur, un ingénieur qui va faire ça, qui va être contrôlé par un système de contrôle, qui va être lui-même contrôlé par autre chose, qui va faire l'objet de réunions publiques ou de discussions avec des collectivités ou des associations. Et donc, quand on se trompe un peu ou quand on n'a pas vu les choses correctement, il y a déjà un contrôle qui se fait avant même de construire la partie, comment dire, la partie de chantier, la partie de génie civil. Voilà. Alors, quand on disait...

Monsieur Alain Tartinville :

Pour ajouter quelque chose, oui, avant de passer la parole.

J'aurais voulu rajouter quelque chose concernant... La commission a la possibilité, il est très vraisemblable qu'elle fera, de recommander fortement 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 ça donnait assez satisfaction. Donc, c'est une possibilité d'avoir un comité de suivi avec les riverains qui peut effectivement par la suite aider. Ça dépend naturellement du préfet ; c'est lui qui... De toute façon in fine et, c'est lui qui 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, c'est une possibilité qui est offerte d'avoir un comité de suivi qui permet par la suite de vérifier effectivement que les choses se passent sur de bons rails.

Intervenante H (Madame Marie-Claude Gémain) :

Oui, Marie-Claude Gémain, Bénesse Environnement.

Je suis un petit peu désolée effectivement de voir les réclamations émanant de Saubion parce que ça fait..., dès qu'on a créé l'association, nous avons envoyé à tous les maires nos papiers. On avait bien écrit à propos de ça. Bon visiblement, le message n'est pas passé.

Intervenant I :

Sans micro

C'est le premier papier que je reçois, moi.

Madame Marie-Claude Gémain :

Ben voilà. Je suis désolée.

Intervenant I :

Sans micro
(Inaudible)

Madame Marie-Claude Gémain :

Oui, oui, mais ça, il faudra le voir avec votre mairie.

Intervenant I :

Sans micro
C'est la première fois que je reçois un papier.

Madame Marie-Claude Gémain :

Effectivement, il faudra ... Oui, oui, il faudra le voir effectivement au niveau de votre mairie.

Moi je peux vous dire que tous les..., tout ce qu'on a écrit...

Monsieur Alain Tartinville :

Comme quoi l'enquête publique, ça sert à quelque chose. Elle est faite pour ça.

Madame Marie-Claude Gémain :

Oui, voilà.

Monsieur Alain Tartinville :

Elle aura lieu jusqu'au 30 juin et je vous recomm... Excusez-moi Madame.

Je vous recommande de rencontrer les commissaires enquêteurs. Vous avez encore 17 possibilités pour le faire.

Madame Marie-Claude Gémain :

Vous pourrez en parler effectivement avec votre maire parce qu'effectivement, j'ai envoyé les papiers. Bons enfin brefs, c'est fait.

Donc, je suis désolée parce qu'en fait, Bénesse-Environnement, on avait fait Bénesse-Environnement, c'était un petit peu pour défendre un petit peu tout le monde. Bon, on a défendu comme on a pu, mais effectivement quand on ne connaît pas le terrain, quand on ne connaît pas les ..., on ne peut pas les défendre à fond.

Maintenant je répète à Monsieur Riondy : que attention ; ça, je vous l'ai déjà dit ; c'est que ce n'est pas parce qu'il n'y a qu'une maison isolée qu'il ne faut pas la protéger. On est bien d'accord parce qu'il y a toute la partie sud, je le répète, effectivement qui est beaucoup plus dense. Donc effectivement là, c'est très important de mettre des murs suffisamment hauts, mais je tiens à vous répéter que tout citoyen, toute maison, même s'il n'y a qu'un chien, même s'il n'y a qu'une personne, doit être

protégée au même titre que les autres. Donc je pense, je ne sais pas à Saubion si vous êtes isolés parce que quand même s'il y avait eu un groupe... S'il y avait eu un groupe de maisons, je pense que sur les cartes, on aurait fait un peu plus attention. Je pense.

Intervenante E :

Sans micro
(Inaudible).

Madame Marie-Claude Gémain :

Je suis quand même désolée de ce problème-là, mais effectivement ça fait quand même un moment qu'effectivement on en parle. Ça fait quand même un an qu'on travaille sur ce dossier.
Ben, je sais ; je suis désolée.

Monsieur Alain Tartinville :

Excusez-moi Madame.

Madame Marie-Claude Gémain :

Je me permets de répéter à Monsieur Riondy donc que la protection doit être la même qu'il y ait une maison ou qu'il y a 50 maisons. On est bien d'accord. C'est tout.

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 bâti isolé, si la protection de ce bâti amène des ouvrages et donc des dépenses hors de proportion de la valeur du bâti, on va, comment dire, trouver une autre solution : soit une protection acoustique en direct, c'est-à-dire avec une isolation acoustique, soit l'acquisition du bâti. C'est ... On ne peut pas...

Madame Marie-Claude Gémain :

Là aussi...

Monsieur Gilles Riondy :

On ne peut pas... Vous comprenez bien qu'on ne peut pas traiter une maison isolée avec 400 m de mur alors qu'on pourrait la traiter par une isolation acoustique. Mais ça, il faut le regarder avec les valeurs...

Madame Marie-Claude Gémain :

Des valeurs.

Monsieur Gilles Riondy :

... de chaque bâti.

Madame Marie-Claude Gémain :

Je voudrais quand même que vous précisiez aussi : qu'est-ce que vous appelez isolation de façade ?

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, comment dire, plus performant qui va diminuer l'entrée du bruit à l'intérieur de la maison.

À l'extérieur, évidemment, on parlait des, comment dire, des terrasses tout à l'heure évidemment ; ça ne fait pas l'extérieur.

Madame Marie-Claude Gémain ;

Il faut préciser aussi que vous ne protégez que côté autoroute.

Monsieur Gilles Riondy :

On protège les façades sur lesquelles la réglementation...

Madame Marie-Claude Gémain :

Côté route.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, la réglementation doit être respectée. Et si le bâti est, comment dire, orienté de telle façon qu'il y a deux façades qui sont touchées, on va traiter l'ensemble des façades, pas uniquement la façade...

Madame Marie-Claude Gémain :

C'est pour l'informa... non, je le dis. C'est pour que l'information passe parce que ce n'est pas sur les 50 bouquins que là, les gens ne vont pas le voir. C'est l'isolation de façade ne se fait qu'au niveau côté autoroute.

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 :

Je pense que dans le dossier, il est indiqué les bâtis qui vont faire l'objet d'une isolation acoustique. Les gens peuvent... Enfin les personnes, propriétaires des maisons ou locataires, peuvent très bien justement en faire part aux commissaires enquêteurs, qui vont effectivement nous le répercuter.

Madame Marie-Claude Gémain :

Pas toujours.

Monsieur Gilles Riondy :

Donc, on se rapprochera effectivement de ces propriétaires.

Madame Marie-Claude Gémain :

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

Monsieur Gilles Riondy :

Non, en fait, le revêtement au niveau des gares de péage doit être plus, comment dire, rugueux, plus costaud qu'en section courante puisqu'on a plus de trafic... Pas plus de trafic, c'est le même le trafic, mais plus de sollicitations parce qu'il faut freiner ou il faut accélérer ; et donc la chaussée est beaucoup plus sollicitée. Donc, on a à ce moment-là, on n'a pas la possibilité de mettre en place le système drainant qu'on met par ailleurs. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, le système qu'on trouve sur les barrières de péage, il existe partout. Ce qu'on va faire, c'est qu'on va améliorer partout sauf au droit de la barrière de Bénesse, mais ailleurs, on va le faire partout.

Madame Marie-Claude Gémain :

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 :

Donc, il sera aussi efficace que les précédents, mais pas plus performant tel qu'on peut le faire par ailleurs. Mais là, c'est intégré. Vous avez bien vu qu'on a intégré cette caractéristique puisque comme c'est un revêtement qui diffuse plus le bruit. Donc ce calcul... Enfin cette caractéristique est intégrée dans le calcul et on a les niveaux de bruit correspondants.

Madame Marie-Claude Gémain :

Oui justement, ils sont moins...

Monsieur Alain Tartinville :

Y a-t-il encore des questions relatives au bruit ? Parce que je crois qu'il faudrait qu'on passe aussi à d'autres sujets parce que j'ai pas mal d'autres questions sur d'autres sujets. Donc, une dernière question sur le bruit et après, on passe à autre chose.

Intervenant J (Monsieur de Viville) :

Sur le bruit : si j'ai bien compris, vous avez procédé à des mesures à une date T, qui donc tenait compte d'un certain environnement local pour cette mesure elle-même. 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 Alain Tartinville :

Monsieur Riondy ?

Monsieur Gilles Riondy :

Alors, je ne pense pas qu'on va changer nos conclusions. Je ne pense pas aussi que... Je connais votre cas Monsieur de Viville ; que la coupe des pins qui sont devant chez vous qui effectivement vous approchent de la garde péage de Bénesse. Le couvert végétal est important sur la partie psychologique, c'est-à-dire on 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, comment dire, votre ... les terrains, le sable 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, c'est-à-dire que le bruit évidemment glisse sur l'eau, et donc, il viendrait directement sur votre bâti. Le fait de couper les arbres devant chez vous, certes, c'est un sujet pour vous. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de différences d'un point de vue, comment dire,...

Intervenante K :

Dans la salle (sans micro)

Après la tempête, il y a eu plein de pins de cassés...

Monsieur Alain Tartinville :

Madame sans micro, ce n'est pas la peine parce que ça ne sera pas enregistré ce que vous dites. Demandez le micro. On vous l'apporte. Donc, je ne pourrai pas le retraduire facilement.

Intervenante K :

Excusez-moi Monsieur.

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 Riody :

D'accord, mais vous faites bien de le dire. D'abord, 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 ... même sur quelques hectares.

Intervenante K :

Dans la salle (sans micro) :
Inaudible.

Monsieur Gilles Riody :

Oui, mais bon. On est en train, comment dire, de 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. C'est un petit peu différent.

Mais plongez-vous, plongez-vous dans la..., comment dire, sur des études générales. Vous verrez que, comment dire, le masque végétal, même s'il a un effet. Je n'ai pas dit qu'il n'avait pas d'effet, mais je dis que ce n'est pas un effet prépondérant. Voilà.

Monsieur Alain Tartinville :

Attendez Madame. On va changer de sujet et si vous avez des questions, vous les poserez à ce moment-là, parce que j'ai quand même pas mal d'autres sujets et je voudrais qu'on aborde un peu le sujet agricole, parce qu'on est quand même dans une région aussi fortement agricole.

Alors, 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.

Alors, quelles vont être, Monsieur, les conséquences de ce projet sur les exploitations agricoles dans les 27 km, et qu'est-ce qui est prévu pour eux ?

Monsieur Gilles Riody :

Alors, on rappelle. Alors, effectivement on a discuté également avec la chambre d'agriculture en direct et également avec les agriculteurs, comment dire, lors de différentes réunions.

On est dans un cadre d'un projet d'élargissement, c'est-à-dire que l'autoroute existe déjà. La perturbation, elle a été forte ; elle a été connue il y a 40 ans. Aujourd'hui, on élargit et donc, 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. Donc généralement, un bout de parcelles puisqu'on achète les terrains en bout de parcelles en bordure d'autoroute. Donc, on essaie de faire le minimum, et donc, on essaie 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.

Monsieur Alain Tartinville :

Y a-t-il des questions sur ce sujet ?

Monsieur Gilles Riondy :

On pourra le regarder tout à l'heure puisque sur les plans que vous avez derrière...

Intervenant L :

Notamment sur les bassins de rétention. Vous avez fait certaines remarques quand on s'est vus début mars, je crois que c'était, et en fin de compte, rien n'a changé. Toutes les remarques qu'on a pu vous faire, ben, elles n'ont pas été prises en compte. Vous prenez par endroits de chaque côté de l'autoroute alors qu'il y aurait des endroits qui seraient peut-être, pour nous qui connaissons bien le terrain, qui serait peut-être plus judicieux que l'autre. Et en fin de compte, ben, les plans sont bien avancés, quoi.

Monsieur Gilles Riondy :

Effectivement, effectivement... Non, Monsieur ***. Rien n'est avancé.

Intervenant L :

*** travaillé en ce temps, peut-être.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, non, c'est-à-dire qu'après, il faut regarder avec le déroulé de l'étude. C'est-à-dire qu'effectivement 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. Donc, alors 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. Donc ça, c'est une première chose. Donc, il y aura un bassin d'un côté ou de l'autre.

Et la deuxième chose, c'est que, comme le disait le président tout à l'heure, c'est à ça que sert ... L'enquête publique est là pour ça, c'est-à-dire que vous devez vous exprimer, vous, mais d'autres aussi ; et donc, c'est aux commissaires enquêteurs de faire la synthèse de ces remarques. Parce que si vous me dites : moi, je le veux à

droite, et que la personne qui ne le veut pas à droite ne s'exprime pas, ben, ça va être un petit peu compliqué.

Intervenant L :

Donc l'emprise qu'on a vue, les traits rouges qu'on a sur les cartes, ça risque d'être modifié en fin de compte ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non, pas tout à fait. Je dis simplement : là, vous me parlez des bassins. On le regardera sur un exemple tout à l'heure. Il y a pour une position de bassin deux zones prévues. Il y a une zone sur laquelle on a mis le bassin. Donc, c'est notre préférence. On a marqué nos préférences dans l'enquête. Mais s'il y a une zone en face et qu'il y a une discussion forte ou des arguments forts qui ne disent : ben, finalement, ce n'est pas là qu'il faut le faire, mais il faut le faire en face. On sera prêt pour le regarder. C'est l'utilité...

Intervenant L :

Alors...

Monsieur Alain Tartinville :

Il faut que vous veniez aux permanences. J'ai déjà reçu d'ailleurs personnellement un agriculteur ou un propriétaire qui m'a dit qu'il préférerait que le ch... Ce n'est pas seulement la préférence, mais apportez si possible des arguments parce que nous, on se positionne en fonction des avantages ou des inconvénients. Donc, donnez-nous du grain à moudre, sinon, on ne pourra pas défendre votre affaire. Si simplement on dit : c'est une préférence parce que je trouve que c'est plus joli. Bon, ça va peut-être être un peu, bon. Mais donnez-nous des éléments. Venez aux permanences. Venez dire aux commissaires enquêteurs : là, le bassin pour moi, il n'est pas bien positionné. Il faudrait le mettre de l'autre côté. Et puis, on transmettra ça naturellement.

Je vous rappelle qu'à la fin de l'enquête publique, dans les huit jours qui suivent la fin de l'enquête publique, on remet à Monsieur Riondy, un procès-verbal de synthèse, c'est-à-dire qu'on y met toutes les observations. Alors, on ne va pas forcément les lister toutes parce que s'il y en a 450. Pour la LGV, j'en ai eu 6 800. Vous comprenez qu'on ne pouvait les mettre, les 6 800 sinon, ce n'est pas possible. Mais en tout cas celles qui sont aussi précises et celles qui sont de cette nature-là, il est certain qu'on les reproduira pour avoir, parce qu'on considère que c'est une contre-proposition. Vous dites : non, moi, pour moi, la proposition, ce bassin-là, j'estime qu'il devrait être de ce côté-là. Donc là, nous retransmettrons ça à ASF en lui disant : pourquoi vous estimez nécessaire de le mettre du côté nord et pas du côté sud, ou du côté mer et pas du côté terre. Vous voyez ? Donc là, n'hésitez pas. Les permanences sont vraiment faites pour ça. Vous apportez vos éléments et si possible avec des arguments de façon à ce qu'on ait des éléments pour les transmettre ensuite au maître d'ouvrage, dont je rappelle que je ne suis pas dépendant de lui.

Monsieur Gilles Riody :

Les réunions que vous avez eues avec Monsieur Mayer ne servent pas à rien ; elles nous servent à..., comment dire, à nourrir notre réflexion. Mais au bout d'un moment, il faut faire les plans. On n'est pas en train de construire l'autoroute demain matin quand même.

Monsieur Alain Tartinville :

Je vous rappelle qu'à la fin de l'enquête, c'est-à-dire dans le rapport, nous, on donne un avis. Alors effectivement, ça n'est qu'un avis ; le préfet, il peut passer outre, mais je vais quand même donner quelques éléments.

Cet avis peut être favorable, accompagné ou non de recommandations, mais je passe sur les recommandations parce qu'elles n'ont aucun caractère d'obligation ni pour le préfet ni pour le maître de l'ouvrage.

Elle peut être défavorable. À ce moment-là, nous estimons que le projet n'est pas bon et qu'il ne faut pas le retenir.

Elle peut être favorable avec des réserves, c'est-à-dire qu'on est d'accord, mais à condition que.

Voilà, et si cette réserve n'est pas levée, c'est-à-dire que si le maître d'ouvrage n'accepte pas cette réserve, alors l'avis est réputé défavorable. Le préfet le sait.

Un avis défavorable, qu'est-ce que ça fait ? D'abord, ça permet de porter 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 d'égalité dans la décision, vous pouvez demander au juge d'arrêté tout de suite les frais, après la sortie du rapport. C'est rare, mais ça peut arriver. S'il y a un avis défavorable, le juge peut effectivement s'il estime qu'il y a probablement une inégalité dans le système, il peut décider sans juger sur le fond qu'on arrête les frais pour le moment, et il va reporter l'affaire ultérieurement.

Ensuite évidemment sur un avis défavorable, il est plus facile de porter un recours par la suite, même s'il n'y a pas eu référé. Donc l'avis défavorable n'est pas complètement simplement un truc sur lequel le préfet peut s'asseoir tranquillement en disant : je m'en fiche ; je fais ce que je veux ; il se passera n'importe quoi. Ce n'est pas tout à fait vrai ; je dirais même : ce n'est pas vrai du tout. Et en tout cas, le juge administratif dont nous dépendons, lui, il sait en tenir compte ; il sait éplucher un rapport, et il sait regarder. Donc, je pense que le maître d'ouvrage fait attention aux réserves, et dans la mesure où ça ne met pas son projet en l'air, il aura tendance, j'espère, à les accepter. Par conséquent, il est important que vous fassiez ces remarques et, bon ben à nous après de savoir si on les met en réserve ou simplement en recommandations, mais il est important que vous le fassiez. Voilà.

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 Riody :

Très peu parce qu'on vient de commencer, c'est-à-dire que...

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

Au total, combien y en a-t-il ?

Monsieur Gilles Riondy :

Je crois qu'il y a plus de 320 propriétaires qui ont été...

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

320.

Monsieur Gilles Riondy :

... comment dire, sollicités. Alors, avec des surfaces différentes, mais aujourd'hui au-delà de la notification formalisée, 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 :

D'après le dossier, il y a 320 propriétaires concernés. Je dis bien d'après le dossier. Il est évident que de toute façon, l'arrêté de cessibilité doit impérativement lister la totalité des propriétaires. Il ne peut pas y avoir un terrain exproprié sans qu'on sache à qui il est exproprié naturellement.

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

Et est-ce qu'il serait intéressant il y plus de participation de tout le monde que les propriétaires les plus impactés ou ce qui pourraient éventuellement effectivement avoir des opinions sur l'emplacement des bassins soient contactés directement le plus tôt possible, mais directement par exemple par vous pour que vous puissiez les aider à formuler des remarques qu'ils auraient à faire ?

Monsieur Alain Tartinville :

Non, alors...

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

Parce qu'on vient de se rendre compte qu'il y a des personnes directement concernées par le bruit qu'il n'était même pas... Enfin qui étaient très mal informées du processus d'avancement de cette ...

Monsieur Alain Tartinville :

Tous les propriétaires ont reçu par accusé de réception une lettre leur notifiant que l'enquête avait lieu du 26 mai au 30 juin. Donc, les propriétaires sont informés réglementairement comme le prévoit la loi, article 131-6 du Code de l'expropriation, par le maître d'ouvrage. Moi, je ne vais pas écrire aux propriétaires ; ce n'est pas mon rôle ; et la commission, ce n'est pas son rôle.

En revanche, nous tenons de 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. J'ai fait rajouter des publicités... 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.

Ce que je peux faire : je peux très bien moi aussi me déplacer si vraiment il y a un problème particulier. J'ai déjà accepté avec la société Bénesse-Environnement de faire une visite de certains lieux. Donc, je suis tout à fait capable de le faire. Mais alors, il faut rester raisonnable. Il faut rester raisonnable. Je pense que normalement, lors des 17 permanences, il doit être possible de voir, de voir la plupart des gens et de régler ou du moins de prendre leurs observations parce que je ne suis pas là pour régler leurs problèmes naturellement. Est-ce que ça répond à votre question ?

Monsieur Jacques Lissalde :

Je voudrais quand même préciser deux points de droit.

Premièrement, Alain vous l'a dit, on a été nommé par le président du Tribunal Administratif de Pau. Donc, on est plus dans l'exécutif. 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 dites là, c'est-à-dire qu'on allait voir certains propriétaires parce qu'il y a un bassin chez eux, etc., évidemment 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. Donc, c'est un défaut de l'enquête publique, et ce n'est plus dans notre rôle. Donc nous, on est à votre disposition. On peut se déplacer si vous le souhaitez. Vous venez nous voir ; vous nous téléphonez ; vous nous demandez... Vous passez par les mairies. Donc, pendant l'enquête publique, on fera tout ce qui est nécessaire. Mais on ne peut pas aller voir individuellement les gens. Pourquoi, bon, certains propriétaires ? Pourquoi pas d'autres ? Ça, c'est en dehors de la loi. Voilà, voilà.

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 ?

Monsieur Gilles Riody :

Houla !

Monsieur Alain Tartinville :

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 ? Donc, de façon plus générale, parce que la question, là, de Monsieur, je pense qu'il vaudrait mieux la poser lors des permanences précisément. Mais est-ce que vous allez 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 Riody :

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.

Monsieur Alain Tartinville :

Si personne ne s'y oppose, oui. Il faut qu'on balaye.

Monsieur Gilles Riody :

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.

Intervenant M :

Est-il prévu un passage pour la faune sauvage ?

Monsieur Gilles Riondy :

Un passage spécifique pour la faune sauvage ? Non.

Intervenant M :

Non ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non.

Intervenant M :

Non.

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 comme la..., comment dire, 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 l'autoroute, 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, un chiroptéroduct qui est un truc très particulier. Mais oui effectivement, le dossier prévoit généralement le réaménagement ou quelquefois

l'additif de certains passages pour la petite faune ; alors 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.

Intervenante E :

Et les biches, et les cerfs, ils passent par où alors ?

Monsieur Alain Tartinville :

Non, 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.

Remous dans la salle.

Monsieur Alain Tartinville :

Si vous êtes d'accord, Monsieur Riondy va donc balayer un petit peu le tracé pour vous montrer... Et au fur et à mesure, si vous voulez l'interrompre, levez le bras et à ce moment-là on arrête le défilé, mais pas trop longtemps quand même parce que sinon à 2 h du matin on n'y est encore. Si on fait mètre par mètre, ça va être long. 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 Monsieur Gilles Riondy :

Voilà. Donc, merci.

On est en hélicoptère au-dessus du nœud autoroutier de Saint-Geours-de-Maremne. Donc, de ce côté-là, 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-Maremne.

Alors si on prend un petit peu, 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 :

Dans la salle sans micro
C'est une zone agricole.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, il y a des zones agricoles. Oui. Mais on va acheter... enfin, on va acheter des... La ponction, enfin 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 :

Sans micro
Inaudible

Monsieur Alain Tartinville :

Répétez votre question, Madame Gémain, parce que sinon ça ne sera pas enregistré.

Madame Marie-Claude Gémain :

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.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui. Oui, oui, tout à fait.

Madame Marie-Claude Gémain :

Parce que là visiblement là, vous prenez deux parties a priori cultivées quoi.

Monsieur Gilles Riondy :

D'accord.

Madame Marie-Claude Gemain :

Donc, il ne reste plus que la moitié, et voilà.

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, il n'y aura pas ni avec emprise ni sans emprise ; il n'y aura pas de réunion des commissions communales d'aménagements fonciers. Il n'y aura pas d'aménagements fonciers du tout. Donc les propriétaires devront se débrouiller en quelque sorte pour re-acquérir 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.

Donc, 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. Donc, quand on disait tout à l'heure : où est-ce que vous allez ? Est-ce que vous allez rétablir ? Oui, on va rétablir. Donc en fait, 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.

Monsieur Alain Tartinville :

Si vous voulez poser une question sur un tracé, c'est le moment de lever le doigt pour qu'on vous donne le micro ; sinon on va passer.

Intervenant O :

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

Monsieur Gilles Riody :

On est dans une zone où on doit refaire ce qu'on appelle des accès de services, c'est-à-dire que... 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, hein.

On n'achète pas pour le plaisir, Monsieur. On est... 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. Et puis après nous, si on a du terrain qui ne nous sert à rien... On est concessionnaire autoroutier ; on n'est pas propriétaire foncier.

Donc, je poursuis pour arriver à Saubion. Ici, vous voyez qu'il y a un mur antibruit pour protéger ces bâtis. Donc, 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. Ça n'est pas... Alors, la société autoroutière peut acheter des terrains pour d'autres raisons, mais pas dans la bande qui est prévue, la bande d'expropriations. C'est l'État qui est propriétaire, même si c'est ASF qui paye.

Monsieur Gilles Riody :

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.

Comment ?

Intervenant P :

Dans la salle sans micro

Inaudible

Aujourd'hui, vous n'en faites rien.

Monsieur Gilles Riody :

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 intéressait peut-être, à l'époque je ne sais pas. Peut-être que...

Intervenant P :

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

Monsieur Gilles Riondy :

Oui.

Intervenant P :

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

Monsieur Gilles Riondy :

D'accord.

Bon, 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.

Dans la salle, sans micro :

Inaudible

Monsieur Gilles Riondy :

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...

Remous dans la salle.

Monsieur Alain Tartinville :

Levez la main si vous voulez intervenir, qu'on vous donne le micro.

Monsieur Gilles Riondy :

Pour nous...

Intervenante A :

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

Monsieur Gilles Riody :

Mais c'est ... On peut protéger un bâti soit avec un écran béton...

Intervenante A :

Oui.

Monsieur Gilles Riody :

... 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.

Intervenante A :

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 Riody :

Non, non, non. Non, non. Non, 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... Enfin je veux dire, 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 Riody :

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

Intervenante A :
Donc, il faudrait...

Monsieur Gilles Riody :
... sur le bâti.

Intervenante A :
En fait, pour que nous, 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.

Monsieur Gilles Riody :
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...

Intervenante A :
Mais si vous ne les avez pas mesurées le jour où il y a du vent d'est ; c'est pour ça, hein.

Monsieur Gilles Riody :
Ah non, non, non, mais... mais. On protège toute une série de maisons sur lesquels il n'a pas été fait de mesures. Ce n'est pas... Là, je peux vous assurer...

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

Monsieur Gilles Riody :
Non, mais bien sûr, on voit bien qu'il y a des maisons. On a même traversé le lotissement plusieurs fois, mais c'est ... 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 Riody :

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 je voulais quand même rajouter une chose. C'est que n'oubliez pas, n'oubliez pas que vous avez un dossier.

Intervenante A :

Sans micro

Je l'ai déjà consulté.

Monsieur Jacques Lissalde :

Bon, voilà. Donc, il faut, donc, bon, le lire et le relire parce que donc il y a 2000 pages. Même pour nous, commissaires enquêteurs, on y a mis quand même, bon, du temps, quoi ; et n'oubliez pas aussi une deuxième chose. C'est qu'un projet, c'est toujours un compromis. Donc, il y a des avantages et il y a des inconvénients. Les avantages et les inconvénients, ils ne sont pas parfois les mêmes pour le maître d'ouvrage et pour le particulier.

Donc, bon... Donc, oui, mais bon, je veux dire, c'est important.

Donc, or à la déclaration d'utilité publique, elle est faite pourquoi ? Ben, c'est dans le Code civil. Donc bon, donc, ça va être après aux autorités de l'État de dire : compte tenu des avantages et des inconvénients, eh ben je décide que. Donc voilà, et ce sera le préfet qui est dans le département qui va de décider.

Donc moi, ce que je vous invite à faire, c'est à venir voir le commissaire enquêteur et venir lui dire ; donc, on y passera le temps qu'il faudra pour essayer de qualifier votre affaire, et bon, de la faire donc ré-étudier si elle n'a pas été étudiée dans le cadre du procès-verbal des opérations de synthèse dont Alain vous a parlé tout à l'heure. Et le maître d'ouvrage après a 15 jours pour nous répondre. Et plus la question est précise, et plus, bon, 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 dossier se trouve dans le dossier « Loi sur l'eau », pardon 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. Donc, 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 maison par... enfin les mesures, les calculs, les calculs, hein, maison par maison en fonction avant ou après, 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 prélèv..., de mesures faites sur le terrain. Vous voyez ici, c'est une mesure qu'on a faite ici, au point ici, voilà. 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, c'est-à-dire que ...

Monsieur Alain Tartinville :

Attendez, Monsieur Riondy. Madame voudrait poser une question.

Monsieur Gilles Riondy :

Ah, très bien.

Monsieur Alain Tartinville :

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 Alain Tartinville :

Qu'est-ce que peut répondre Monsieur Riondy à cette dame.

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, c'est-à-dire le député qui a voté cette loi, les députés qui ont voté cette loi avaient voulu, comment dire, 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 seraient, comment dire, les protections 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.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, oui, c'est ...

Intervenant R :

... sur Soustons, pardon.

Monsieur Gilles Riondy :

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

Intervenant R :

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

Monsieur Gilles Riondy :

Oui. Oui, ben...

Intervenant R :

Vous le voyez. Je vous le donne.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui.

Intervenant R :

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.

Intervenante E :

Sans micro.

Ils n'y arrivent pas.

Intervenant R :

Et ils bousillent toutes les clôtures entre nous et le coin du mur.

Intervenante E :

Sans micro

Et ils se blessent.

Intervenant R :

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 :

Sans micro

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

Monsieur Gilles Riondy :

La mairie...

Monsieur Alain Tartinville :

Madame, demandez un micro parce que sinon je vous dis, on ne saura pas la question que vous avez posée ensuite dans le procès-verbal.

Intervenante E :

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 Riody :

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. C'est des choses qu'on regarde.

Alors, on s'est rapproché de la fédération de chasse pour avoir justement, pour identifier ces zones de passage préférentielles. Pour l'instant, on n'en a pas, mais c'est... Voilà.

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 passe, comment dire, de façon... 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 de, comment dire, 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, hein, puisqu'aujourd'hui c'est un champ. Mais on ferait quelque chose qui viendrait là, et qui se raccorderait pour traverser sur le pont.

Voilà. Donc, je continue. On arrive à Saubion. Alors, peut-être que c'est là ou... Voilà.

Dans la salle :

Inaudible

Monsieur Gilles Riody :

Alors, où êtes-vous ?

Intervenante S :

Sans micro
Juste à côté du pont. Sur le pont.

Monsieur Gilles Riody :
Oui.

Monsieur Alain Tartinville :
Attendez le micro.

Intervenante S :
Alors, moi là, je vois... Je ne vois pas ma maison.

Monsieur Gilles Riody :
Je..., je ...

Intervenante S :
Alors là, il y a un problème parce que nous, on n'a pas reçu de lettre et on est dans le violet.
Bertrand, c'est le portail du ... Non ?
Il n'y a pas la maison, ***, c'est là.

Monsieur Gilles Riody :
Voilà.
La maison est assez ancienne ? Vous ne l'avez pas construite... ?

Intervenante S :
Oui, elle est ancienne.

Monsieur Gilles Riody :
Non, mais je veux dire, la photo...

Monsieur Gilles Riody :
Tu peux lui donner le pointeur ?

Intervenante S :
C'est quoi le trait orange ? En fait, le gros trait orange ?

Monsieur Gilles Riondy :

C'est la limite de commune, ça.

Intervenante S :

C'est... ?

Monsieur Gilles Riondy :

La limite de commune entre Saubion et Saint-Vincent-de-Tyrosse.

Intervenante S :

Alors, attention Monsieur devant moi ; je vais vous ...

Nous, alors, on est là, tu es sûr ?

Intervenante S :

Là. Ah oui, c'est ma maison, oui, c'est ça.

Pardon, excusez-moi.

Donc, nous, on n'est pas concerné en fait ?

Monsieur Gilles Riondy :

Vous n'êtes pas concernée, pourquoi ? Pour l'achat ?

Intervenante S :

Oui.

Monsieur Gilles Riondy :

Pour, non.

Vous êtes derrière un mur d'un merlon antibruit.

Intervenante S :

Pour l'achat, on n'est pas concerné en fait ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non.

Monsieur Alain Tartinville :

Alors 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.

Intervenante S :

Moi aussi.

Monsieur Alain Tartinville :

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...

Intervenante S :

Très bien Monsieur.

Monsieur Alain Tartinville :

... 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 Riody :

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.

Monsieur Alain Tartinville :

La permanence à Saubion, c'est le 4 juin et le 17 juin.

Monsieur Gilles Riody :

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 Bénesse.

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 Gémain, 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 :

Vous habitez là ?

Intervenant T :

Euffff ; je suis de la commune, oui, mais je me renseigne pour les copains quand même.

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.

Mais si 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, comment dire, 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...

Intervenant T :

Je suis quand même...

Monsieur Gilles Riondy :

... contribution.

Intervenant T :

Je suis quand même étonné, qu'il n'y a pas de bruit, de nuisances dues à l'autoroute.

Monsieur Gilles Riondy :

Si, il y en a.

Intervenant T :

Oui, enfin bon.

Monsieur Gilles Riondy :

Si, il y en a.

Intervenant T :

... qui restent dans la réglementation.

Monsieur Gilles Riondy :

Voilà, mais qui restent dans la réglementation.

Intervenant T :

Mais il faut y habiter aussi ; il faut...

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, non, mais je ... je.... J'ai dit à Monsieur le maire qu'on allait regarder ce sujet de façon un petit peu plus précise, mais ça sera fait. Si on l'a oublié, on ... Enfin, 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.

Voilà, donc par contre dans ce ...

Monsieur Jacques Lissalde :

S'il vous plaît Monsieur Riondy. Une petite information. Quand vous voyez donc des bassins avec ces excroissances comme ça, bon, un propriétaire peut venir nous dire : donc voilà, bon, le bassin, il est situé sur une zone agricole. Bon, je possède à côté une zone sylvicole où c'est marécageux, où je ne peux pas planter des peupliers ; je ne peux pas planter de pins, etc., etc., je préférerais que.

Donc nous, on va le prendre en compte, c'est une contre-proposition et on va poser la question après aux ASF qui vont l'étudier en disant : bon voilà, 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, elle coule vers le point bas. Donc là, on est sur Bénésse et le bassin versant c'est le Bourret, le Bourret, qui va donc au port de Capbreton. Donc, le bassin a été positionné en aval et non pas en amont.

Intervenant T :

Oui, mais si vous regardez le canal, Monsieur, vous voyez bien qu'à gauche, le canal est beaucoup plus près que si on prend le bassin à droite.

Monsieur Jacques Lissalde :

Effectivement, donc...

Intervenant T :

Donc, c'est un peu illogique.

Monsieur Jacques Lissalde :

C'est une balance, mais c'est une balance. Donc, on posera la question.

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...

Monsieur Gilles Riondy :

Bien sûr.

Monsieur Alain Tartinville :

... et du rapport d'enquête publique, et que par conséquent l'arrêté de cessibilité ne comprendra pas les deux zones.

Monsieur Gilles Riondy :

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 ?

Monsieur Gilles Riondy :

Bien sûr.

Monsieur Alain Tartinville :

Donc, si vous maintenez, si le préfet accepte que soit maintenu, comment dirais-je, le bassin qu'on voit ici, donc, côté mer, ça voudrait dire que la partie qui est de l'autre côté serait sensiblement réduite au moment de la cessibilité ? Est-ce que je ... ?

Monsieur Gilles Riondy :

Bien sûr. Bien sûr, 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, elle est 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.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui.

Intervenant T :

Non, non. Remontez, juste avant l'histoire des bassins, là. Moi, ce qui m'interroge, c'est l'épaisseur, enfin l'épaisseur, la largeur de bande que vous prenez parce que quand on se retrouve à ce niveau-là, je veux dire par rapport aux ... L'autoroute est suffisamment large pour créer une voie de chaque côté. Au niveau de la zone, là, où il y a tous les ... Pourquoi vous prenez aussi large ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non, 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 ; donc, c'est du cadastre.

Intervenant T :

Oui, non, mais ce que je veux dire, à un moment donné...

Monsieur Gilles Riondy :

Là, il y a peut-être un petit, petit, comment dire une petite excroissance. Enfin, pas une excroissance, mais une petite...

Intervenant T :

Oui, une erreur.

Monsieur Gilles Riondy :

Une petite erreur de représentation. Après on essaie... Par exemple ici, quelquefois on se cale sur du parcellaire. Je ne suis pas sûr que ce soit notre intérêt d'acheter... Je ne sais pas ce que c'est ça.

Intervenant T :

Monsieur Gilles Riondy :

Je ne sais pas à qui c'est. Je ne suis pas sûr que ce soit notre intérêt de l'acheter pour récupérer quelque chose de compliqué à gérer après.

Intervenant T :

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 :

Alors, on rétrocéde au propriétaire, c'est-à-dire le propriétaire peut racheter les terrains au prix qu'on les lui a achetés. Il peut nous racheter les terrains au prix où on lui a racheté. 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, comment dire, d'inutilisable alors que c'était utilisable au début. Donc, 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...

Monsieur Gilles Riondy :

Oui.

Intervenant T :

... et à la fin, la zone de travaux que vous avez prise, vous n'allez plus en avoir besoin. Donc, vous pouvez le rétrocéder...

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, oui, oui, oui. Bien sûr.

Intervenant T :

... 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 rétrocedée. Aujourd'hui, c'est une zone, elle est inculte.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui.

Intervenant T :

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, oui. Mais c'était peut-être il y a 40 ans.

Intervenant T :

Alors, oui, mais non. Ce que je veux dire. Les erreurs de 40 ans, il ne faut pas les refaire 40 ans après.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, on va essayer, oui.

Enfin, je... Je...

Monsieur Alain Tartinville :

J'apporte simplement une précision sur les rétrocessions.

D'abord 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. N'allez pas regarder l'emplacement réservé dans le PLU. L'emplacement réservé peut être légèrement plus important pour éviter tout problème que la partie qui sera réellement achetée.

Ensuite, lorsqu'il y a eu achat par amiable ou par expropriation, l'ancien propriétaire est prioritaire en cas de rétrocession. Naturellement, la rétrocession se fait au prix d'achat. Vous n'allez pas récupérer gratuitement ce qu'on vous a payé avant, mais vous êtes prioritaires. C'est si vous dites : moi, je prends. Eh bien, c'est à vous qu'on doit d'abord le rendre moyennant bien entendu le retour de l'argent qui vous a été versé pour la surface correspondante. Voilà en ce qui concerne les rétrocessions. Mais il est souhaitable de toute façon à mon avis de bien définir avec ASF d'abord la partie réellement nécessaire. Donc, c'est pour ça que venez aux permanences pour qu'on demande à ASF de justifier, en particulier lorsqu'il s'agit d'une surface importante parce qu'à un mètre près, honnêtement là, on ne va pas jouer là-dessus. Ça, ça se discutera après. Mais au moment, si vous avez des surfaces importantes que vous contestez, si vous estimez, etc. que le bassin n'est pas au bon endroit, venez de façon à ce qu'on retransmette à ASF pour qu'ils justifient les raisons pour lesquelles ils estiment avoir besoin effectivement de cela. Et s'il nous dit : non, ben finalement au lieu de 3 000 m², j'en prendrai la moitié. Ben nous, on mettra dans le rapport qu'in fine, le maître d'ouvrage a répondu ça. Moi, je pars du principe qu'à partir du moment où le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse aux observations dit quelque chose, je le considère comme un engagement de sa part. Donc, la réserve qu'on mettra de toute façon, c'est qu'évidemment les déclarations faites dans le mémoire en retour doivent être évidemment appliquées par la suite, mais je pense qu'il n'y a pas de raison de le mettre en doute. Mais a priori c'est ira mieux en le disant.

Donc, posez votre question. J'espère que Monsieur Riondy pourra y répondre, et si Monsieur Riondy dit : finalement, pour la parcelle untel, on mettra effectivement le bassin à cet endroit-là. Donc, on n'utilisera pas telle partie. Eh bien, je considérerai que ça, c'est un engagement ferme et définitif et qu'il doit être pris en compte naturellement.

Intervenante Q :

Je ne comprends pas la maison entourée d'un mur rouge, là. Elle est entourée d'un mur.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, en fait, c'est la représentation ; ça veut dire que c'est une..., comment dire... On va... Il est prévu de faire une isolation acoustique.

Intervenante Q :

Parce qu'elle n'a pas de mur ? Elle est trop près de l'autoroute pour avoir un mur ?

Monsieur Gilles Riondy :

On a préféré faire une isolation acoustique.

Dans la salle :

Inaudible.

Monsieur Gilles Riody :

Non, mais il y aura une discussion avec le propriétaire qui n'est pas loin.

Intervenante Q :

Ah bon. C'est parce qu'elle est toute seule, alors il ne vaut pas le coup d'être protégée.

Monsieur Gilles Riody :

Il y a une histoire vous savez ici.

Dans cette zone-là, il y a des terrains d'ASF aussi.

Bon, on continue ?

Bon, on poursuit.

Alors, vous voyez les murs antibruit qui s'affichent. Alors, tout à l'heure quand on disait qu'il n'y a pas de murs antibruit, ce n'est pas tout à fait vrai.

Bon, j'avance. Ici. Là, il y a quand même des murs antibruit. On arrive au niveau de l'horticulture. Un bassin.

Dans la salle :

Sans micro

Attendez, attendez.

Intervenant V :

Un petit peu en arrière, vous avez fait un petit merlon, là. Non, avant, avant, avant, avant, avant, avant, avant, encore avant. Je ne le vois plus. Attendez, ne bougez pas.

Monsieur Gilles Riody :

Je remonte là quand même.

Intervenant V :

Oui, oui, oui. On l'a raté, là. Non.

Monsieur Gilles Riody :

Là, on revient chez Monsieur Gémain.

Intervenant V :

Oui bon voilà. Un petit peu plus loin. Voilà, il y a un merlon, là, qui fait 3 m de haut.

Monsieur Gilles Riondy :

3 m, ici, celui-là, là ?

Intervenant V :

Oui.

Alors, il y a un quartier plus haut ; vous êtes venus. 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 mère, et le vent de nord-ouest. Et il n'y a rien là. Je ne vois rien. Nous ne nous avons rien mis. Il y a tout un quartier. Remonter un petit peu. Encore un peu. Voilà, la, là, il y a deux mètres de merlon là où je ne sais pas quoi.

Monsieur Gilles Riondy :

Ici ? C'est ces maisons-là ?

Intervenant V :

Non, non, c'est les maisons, sur le haut, là ? 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. Vous êtes venu chez moi. Et ...

Monsieur Gilles Riondy :

Mais regardez ici comme vous le dites, l'autoroute est enterrée en bordure de ce grand champ-là, et pour fermer le trou comme vous dites on a mis ici un écran de deux mètres ici pour bloquer la montée du bruit.

Dans la salle :

Sans micro

Remontez.

Intervenant V :

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 :

Dans un cas comme ça, on préfère mettre un mur parce que justement on ne veut pas... Si on veut faire ici un merlon, on va racheter encore du terrain ici ; on va couper des arbres. Déjà qu'on en coupe suffisamment.

Intervenant V :

Là aussi, les maisons que vous voyez, parce qu'il y a la mienne au milieu, mais il n'y a pas que moi, et il y a ...

Monsieur Gilles Riondy :

Re... re...

Intervenant V :

4 et 4 = 6

7 octogénaires, là...

Monsieur Gilles Riondy :

Je suis à peu près sûr qu'ici on a créé des simulations. Vous pourrez voir dans le dossier à quel niveau de bruit vous êtes par rapport à d'autres.

Intervenant V :

Et le P, là, ça signifie quoi ? C'est l'antenne, ça ?

Monsieur Gilles Riondy :

Peut-être, oui.

Intervenant V :

Oui, ben voilà. Toutes les maisons qui sont derrière ont le même problème ; le vent qui s'engouffre dans le bas nous amène le bruit, mais c'est infernal. Bien sûr, si vous venez le jour de vent d'est. C'était un jour où vous êtes venus...

Monsieur Gilles Riondy :

Non, mais Monsieur, on vous l'a dit. Qu'on fasse la mesure vent d'est ou vent d'ouest, de toute façon on prend des hypothèses où la direction du vent est la plus défavorable pour le bâti. Donc, même si on a fait une mesure vent d'est, il fallait la faire vent d'ouest, de toute façon dans le calcul, on prendra la direction du vent la plus défavorable.

Intervenant V :

La plus défavorable, c'est les vents dominants ; ici, ils sont des vents de mer. Tout le monde le sait et ça se passe là. Et nous, on le prend de plein fouet.

Monsieur Gilles Riondy :

Bon, on 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.

Dans la salle :

Sans micro

Et pourquoi vous déplacez, là ?

Monsieur Gilles Riondy :

Comment ?

Le pont, il est déplacé ; il est en orange ici. On va le déplacer côté Bordeaux.

Madame Marie-Claude Gémain :

Sans micro

**** mettre un bassin en arc de cercle ****

Avec micro :

Mettre le bassin... Vous avez déjà fait des bassins comme ça en arc de cercle.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, en...

Madame Marie-Claude Gemain :

On ne descend pas plus le bassin en arc de cercle, ce qui permet d'avoir... Le terrain agricole, là, qui n'est pas pris à moitié, impacté, là. C'est dommage.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, mais on est en train... On a déjà regardé pendant un certain temps puisqu'il a bougé un peu ce bassin. Aujourd'hui, ce bassin, il paraît plutôt ne pas trop mal fonctionner. Le rapprocher ici, le mettre dans l'angle, on il y a évidemment pensé. Ce n'est pas aussi simple qu'on pourrait le penser puisque...

Non. Là, on regarde en plan. Ce qui est important pour nous, c'est de regarder en altitude, et il faut après avoir une certaine, comment dire, un certain volume d'eau et un sens d'écoulement des eaux à l'intérieur du bassin.

Madame Marie-Claude Gemain :

Et vous impactez de combien de terrains agricoles, là ?

Monsieur Gilles Riody :

Madame Gemain, si on arrive à faire mieux, on le fera. On ne fait pas des choses pour, j'allais dire... Si le terrain... On a des caractéristiques techniques pour que notre bassin fonctionne avec un fil d'eau, avec un sens d'écoulement, avec un volume ; il ne faut pas qu'il soit trop allongé. Donc, si on arrive à le caser, on le case, mais quelquefois, on n'y arrive pas. Voilà.

Je continue parce qu'il est...

Donc, on est sur Bénesse ; et donc là, vous voyez des zones de murs de chaque côté, ici 3 m. 3 m, là, c'est un merlon et un mur ; et donc un mur de chaque côté.

On arrive à la gare de péage de Capbreton. Bénesse. On l'appelle gare de Capbreton, mais c'est vrai...

Monsieur Alain Tartinville :

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 Riody :

Voilà. Donc, dans cette zone-là, il est prévu d'agrandir cette gare qui est aujourd'hui en sous capacité et qui a 40 ans, avec des couloirs très peu étroits, mais vous voyez que nos prédécesseurs avaient déjà prévu la largeur ici. La future gare va être là avec la largeur ici.

Ensuite, on va déplacer le pont. Ce pont-là va être cassé ; on va le faire ici. Et à la sortie de la gare, on va avoir un grand giratoire qui va être placé ici, mais qui n'est pas dessiné malheureusement. Donc en fait, vous n'aurez plus, quand vous sortez de l'autoroute, vous n'aurez plus à faire tout ça ; faire demi-tour ici pour repartir de l'autre côté, mais donc, on aura un grand giratoire ici. Donc, ce pont sera cassé. Ce pont sera cassé également.

Alors je pense qu'à l'époque quand ils ont construit l'autoroute, il n'y avait pas toute la zone d'activités qui est autour.

Intervenant W :

Pourquoi vous laissez un péage ?

Monsieur Gilles Riody :

Pourquoi ?

Intervenant W :

Un péage, c'est sur-consommation ; 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 ?

Monsieur Gilles Riondy :

Alors, il...

Intervenant W :

Dans d'autres pays, ça se fait.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, oui, oui, oui, mais on essaie de le faire nous-mêmes c'est-à-dire avec ce qu'on appelle le T 30, c'est-à-dire quand vous passez à trente à l'heure, mais l'État nous demande d'avoir la possibilité à tout usager de pouvoir payer que ce soit par carte, par numéraires, enfin en cash avec d'autres moyens. Donc,...

Intervenant W :

Sans micro

C'est un choix.

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, mais l'écotaxe, elle était, comment dire, destinée aux camions et les camions étaient équipés d'un badge. Voilà. Donc ici, on reste sur le dispositif, on va dire, historique.

On continue.

Dans la salle :

Sans micro

Inaudible.

Monsieur Gilles Riondy :

Un petit zoom pour Monsieur de Viville.

(Rires)

On vous a mis dans une enceinte rouge.

On continue.

Dans la salle :

Sans micro
Inaudible.

Monsieur Gilles Riody :

C'est un nouveau bassin effectivement. On en avait déjà parlé. On essaie de voir comment on peut, comment dire, simplifier, mais ce n'est pas simple non plus.

On continue.

On va arriver à Labenne. On a un point particulier à Labenne, c'est le pont sur la voie ferrée. Et donc, on dit que c'est un point particulier parce que partout ailleurs, on élargit l'autoroute de chaque côté de l'autoroute, et à Labenne pour passer sur la voie ferrée, on met en fait un pont que d'un seul côté, c'est-à-dire on n'élargira pas de ce côté ; on élargira complètement pour un sens de circulation de l'autre côté. Donc, on va avoir une sorte de particularité sur le tracé qui va faire 800 m où vous aurez une légère courbe. Quand vous descendez vers Bayonne, on se déportera un peu sur la droite ; on passera au-dessus de la voie ferrée et on reviendra se raccorder.

Alors, vous voyez...

Monsieur Alain Tartinville :

Une question qui m'a été posée par quelqu'un qui est venu aux permanences : pourquoi ça ?

Monsieur Gilles Riody :

Alors au départ, on...

Monsieur Alain Tartinville :

Pourquoi ce décrochage qui n'est justifié apparemment ni par un bassin, ni par quoi que ce soit ?

Monsieur Gilles Riody :

Le bassin qui était là, il était là au départ. Donc, là, on l'a basculé là ; il restera de ce côté. Donc en fait, cette zone-là, on n'aura pas besoin d'acheter ici en fait.

Mais on a commencé à chercher, rechercher les propriétaires pour être en contact avec eux au plus près.

Donc, on continue sur..., vous reconnaissait évidemment l'usine de Bonduelle. On arrive à Labenne. 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.

Dans la salle :

Sans micro

Inaudible.

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 :

Mais je suis d'accord avec vous, Monsieur. Mais je dis simplement que les calculs de bruit qui nous ont amenés à positionner les murs, on a dit que c'était partout, comment dire. On a utilisé l'orientation la plus défavorable que ce soit est ou ouest. Donc, ce n'est pas parce qu'on les a mis à l'est ici, le mur est à l'ouest et les bâtis sont à l'ouest. Mais c'est parce que le bruit, il vient là. Il vient d'ici, et même sans vent, ces bâtis-là, il fallait les protéger. Donc, on les a protégés.

Donc, des bassins. On va arriver sur la commune d'Ondres. Vous voyez où on est. 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...

Dans la salle :

Sans micro

Stop.

Monsieur Gilles Riondy :

Alors, dites-nous où vous êtes ? David, tu peux donner le...

Dans la salle :

Non, c'est bon.

Monsieur Gilles Riondy :

C'est tout ? De toute façon, à partir de là, tous les traits rouges, c'est des murs. Donc, vous voyez à partir d'où. En fait, là, il y a une sorte de talus. Donc, 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 avec également un..., comment dire, un mur ici de 4 m. On a un bassin ici.

Dans la salle :

Sans micro
Inaudible.

Monsieur Gilles Riody :
Oui.

Dans la salle :
Sans micro
Inaudible.

Monsieur Gilles Riody :

Je n'ai pas dit que ... On a marché sur la lune. On a fait le tunnel sous la Manche. Donc, on arrive à faire des ouvertures dans les bassins. Ça, c'est sûr, pour les bassins, mais quand on peut l'éviter, on l'évite parce que ça nous amène des complications en matière de..., comment dire. Ça y est, vous m'avez mélangé. Vous m'avez troublé comme d'habitude.

Voilà. Donc effectivement là, on va être obligé et ce n'est vraiment pas, j'allais dire, c'est une difficulté particulière parce que vous voyez : 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... Ah.

Dans la salle :
Sans micro
Inaudible

Monsieur Gilles Riody :
Hauteur d'emprise ici ?

Dans la salle :
Sans micro
Après.

Monsieur Gilles Riody :

Alors là, 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 ; et puis après, il y a peut-être... On sera peut-être amené. 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.

Dans la salle :

Sans micro

Excusez-moi, je reviens ; je crois que c'est là aussi ; là, juste là.

Monsieur Gilles Riondy :

Ici ?

Dans la salle :

Sans micro

Pourquoi ce décrochement.

Monsieur Gilles Riondy :

Ce décrochement, bien souvent, quelquefois on se cale sur du cadastre.

Intervenant W :

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 :

Non.

Intervenant W :

Non ?

Monsieur Gilles Riondy :

Non. Non, non.

Intervenant W :

Je ne comprends pas pourquoi alors.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, ben 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 ; on ne peut pas dire que ce soit...

Intervenant W :

Je la connais ; elle a été coupée il y a 40 ans.

Monsieur Gilles Riody :

Oui, oui, sans doute.

Intervenant W :

Oui, c'est sûr. J'en suis certain.

Monsieur Gilles Riody :

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.

Intervenant W :

Je crois qu'il doit y avoir quelque chose derrière.

Monsieur Gilles Riody :

Ah non. Non, non. Non, non. Il n'y a pas de...

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.

C'est vous qui aviez posé la question des rétablissements d'il y a 40 ans ? C'était ça ? Hein, OK.

Dans la salle :

Sans micro

Excusez-moi. Pourquoi, je n'ai pas très bien compris ?

Monsieur Alain Tartinville :

Attendez la question.

Intervenant X :

Pardon excusez-moi. Pourquoi vous prenez devant chez Philippe, là, vous prenez autant ? Pourquoi vous prenez autant là-dessus ? 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 Riody :

Je... Il faut qu'on regarde. Je ne peux pas vous répondre tout de suite. J'ai répondu ici au niveau en disant qu'on allait faire un raccordement peut-être un petit peu large. Sur cette parcelle-là, je ne peux pas vous répondre tout de suite.

Dans la salle :

Sans micro
Inaudible.

Monsieur Gilles Riondy :

C'est à vous Monsieur ? C'est à vous ?

Dans la salle :

Sans micro
Inaudible.

Monsieur Gilles Riondy :

Non, je ne m'occupe pas du train. C'est à vous ici ? Cette parcelle ?

Dans la salle :

Sans micro
*Oui ***.*

Monsieur Gilles Riondy :

Donc, on sera amené à vous voir alors.

Dans la salle :

Sans micro
C'est ma propriété à gauche.

Monsieur Gilles Riondy :

D'accord. Très bien. On sera amené à se rencontrer. Donc, on termine avec ces murs antibruit où vous voyez, donc 4 m, 4 m et puis là dans le creux pour boucher le creux est là ; donc 2.5 m.

Comment ? Voilà, un bassin pour terminer.

Monsieur Jacques Lissalde:

Oui, 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, non, non, non, c'était l'État. Bon, à l'époque, c'était l'État qui avait concédé à ACOBA. L'État qui avait concédé à ACOBA. Donc, ça veut dire, bon, je ne vais pas prêcher pour..., mais ça veut dire que depuis 30 ans la réglementation a beaucoup évolué et donc les enquêtes publiques servent à quelque chose.

Ce soir, là, 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. Donc par contre, si les gens ne viennent pas, si les gens ne viennent pas donc, 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 ; à ce moment-là, on y revient.

Donc, il faut que vous veniez. Plus vous viendrez et plus je pense qu'on pourra améliorer le projet.

Monsieur Alain Tartinville :

Bien, maintenant je voudrais savoir s'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.

Intervenante Y :

Il y avait là LGV aussi.

Monsieur Alain Tartinville :

Oui alors d'accord. Posez votre question ; on parlera un petit peu de la LGV parce qu'il y a des questions là-dessus et ensuite on conclura.

Intervenant Z :

Oui voilà. C'était pour savoir si tous les gens de Saubion ; je parle pour ma commune, ont été prévenus ?

Monsieur Alain Tartinville :

Alors, comme je l'ai dit tout à l'heure...

Intervenant Z :

... ou seulement les personnes qui ont ...

Monsieur Alain Tartinville :

Seuls officiellement n'ont reçu une lettre que les propriétaires concernés par l'enquête parcellaire.

Intervenant Z :

D'accord.

Monsieur Alain Tartinville :

Pour le public, le public est prévenu par voie de presse et par voie d'affichage. On a fait ce qu'il fallait pour augmenter au maximum l'information. Maintenant, celui qui ne veut pas être informé, il n'est pas informé.

Intervenant Z :

Pour ce qu'il en revient de l'information, 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. C'est tout.

Monsieur Alain Tartinville :

Alors, le maître d'ouvrage est tenu d'afficher, de mettre des affiches sur les lieux. Il est possible que certaines affiches aient été posées de façon pas très opportune, mais il y a des affiches pratiquement à tous, je crois, Monsieur Riondy parce que ça c'est vous qui les avez placées, à tous les carrefours, enfin à tous les passages ; qu'ils passent par-dessus ou par-dessous.

Monsieur Gilles Riondy :

Je n'ai pas vu où elle était posée cette affiche, mais je veux bien le croire ; je veux bien le croire parce qu'en fait... Non, non, non, mais on a pris une entreprise spécialisée. J'allais dire on n'a pas regardé à la dépense pour le faire. Le problème, c'est qu'on est un petit peu trop, comment dire, avec des œillères techniques. On nous dit : vous mettez à l'intersection des voiries et de l'autoroute. Alors peut-être que c'est trop près du pont ici. Donc, il n'y a pas la possibilité. Alors, il aurait fallu le mettre en bas pour que ce soit plus facile d'accès pour se garer.

Intervenant Z :

Sans micro

*Là, il faut monter sur le pont***. Ils ne roulent pas à 50 sur le pont.*

Monsieur Gilles Riondy :

Non, mais on va le déplacer. Non, mais l'explication, elle est là. C'est qu'on dit aux gens vous la mettez au droit de l'intersection et donc on fait comme on nous a dit et donc on le met ici alors qu'il fallait le mettre là quoi.

Intervenant Z :

Sans micro

En plus déjà qu'on n'a pas de lumière, on n'a pas de lumière, ça fait depuis trois mois. On nous l'a remis au moment des élections. 15 jours après il n'y en avait plus. Je l'avais notifié à la commune, à la commune de Saubion. On est toujours sans lumière, et pour le moment on a trois cambriolages à cause de ça.

Monsieur Alain Tartinville :

Mais ça ne fait rien ; ça ne fait rien. On va passer aux questions.

Conseiller municipal de Bénesse :

Pour tout vous dire au niveau du panneau. Je vois que Jean-Michel a pris la parole. Oui, alors je vais avoir besoin de votre petit stylo. Je vais vous demander, Monsieur s'il vous plaît, de revenir sur le péage de Bénesse. Et je vais vous montrer effectivement, parce que ça peut vous être utile, vous, dans vos négociations avec vos intervenants. J'appuie où ? D'accord, merci.

Précisément, entre les deux ronds. Donc, on a la sortie du péage, voilà. L'endroit où ont été placés les panneaux. J'ai même... Alors, je suis élu ici. Je suis conseiller municipal à Bénesse et j'ai fait d'ailleurs la remarque à mon maire. La première fois, il a été placé ici, c'est-à-dire à un endroit où le Code de la route interdit de s'arrêter, et où les véhicules passent à une vitesse, bon, normale ; je veux dire, pas excessive, mais ils sont plus préoccupés par la lecture des panneaux pour ceux qui arrivent par exemple, qui veulent rejoindre la route de Capbreton.

Ensuite quelques jours plus tard, après que j'ai fait la remarque au conseil municipal, le panneau a été placé ici, c'est-à-dire à un endroit où là aussi, il est absolument impossible de s'arrêter puisqu'après, on a la voie qui va vers l'autoroute, et là, on a des panneaux d'indication, etc.

J'ai constaté tout dernièrement qu'un deuxième panneau était installé par ici. D'accord. Donc, on se retrouve maintenant avec deux ou peut-être même trois panneaux. Là, on sent qu'il y a un effort de communication, mais à chaque fois, ils sont placés dans des endroits où il est absolument impossible de s'arrêter et donc de consulter les informations qu'il y a sur ces panneaux, parce qu'on est obligé d'arrêter la voiture et de descendre pour le lire ; on ne peut pas le lire de la voiture bien entendu. Voilà, c'est juste une petite remarque que je voulais vous faire 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, ben, ça n'a aucun intérêt, ce qui explique qu'une grosse partie de la population finalement découvre les travaux après. Merci

Monsieur Gilles Riondy :

Oui, mais effectivement, c'est un sujet, comment dire, qui est constant. Avant de faire des élargissements avec David, on faisait des travaux neufs et l'axe... Imaginez planter des panneaux à l'axe d'une autoroute au milieu d'une forêt. Alors là, c'était aussi très difficile pour intéresser les gens. Et donc pourtant les textes nous disent : c'est sur le lieu de l'ouvrage. Donc, le lieu de l'ouvrage, c'est...

Donc, c'est vrai que la loi est peut-être de moins en moins adaptée à ce genre d'infrastructure linéaire. On 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 que de s'arrêter dans des conditions, d'abord généralement quand on est sur la route, on est pressé. Donc, on n'a pas envie de s'arrêter. Bon, après si en plus on peut mettre sa vie en danger, ce n'est pas le bon du tout. Voilà.

Monsieur Alain Tartinville :

Oui *** des choses meilleures, mais vous prêchez un convaincu parce que j'ai déjà fait plusieurs colloques sur l'information du public qui me tient beaucoup à cœur et à chaque fois je remarque effectivement, la loi est très en dessous de ce qu'il faudrait faire. Bon, mais parce que maintenant les gens sont consommateurs d'informations. Ils ne vont pas chercher l'information. Ils attendent qu'on la leur apporte, et évidemment c'est comme ça ; c'est la société qui est comme ça.

Merci en tout cas de cette position. On en a bien pris note.

Je voudrais qu'avant de conclure, donc, il y avait deux questions sur la LGV qui étaient d'ailleurs antinomiques. Donc, je les ai posées à Monsieur Riody.

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. Alors j'exagère, mais de craignez-vous pas qu'il y ait finalement une baisse du trafic qui rendrait votre projet inutile ?

Voilà les deux questions qui avaient été posées sur cette affaire.

Monsieur Gilles Riody :

Alors la position de la ligne LGV, ben, vous la connaissez mieux que moi parce que vous avez participé à des réunions avec RFF. Évidemment qu'on la connaît. On a même des plans qui nous ont été donnés par RFF pour savoir où à peu près ça passait. Donc en fait, notre projet est compatible avec un projet LGV ou la LGV est compatible avec le projet d'aujourd'hui.

Alors donc, ça, c'est une première réponse. Après, 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 :

Alors, pour 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 Lалуque. Donc voilà. Alors effectivement, c'est ce qu'on peut dire pour l'instant pour ce projet de LGV.

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.

Intervenant AA :

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 :

On élargit le pont de façon symétrique de chaque côté. Donc... je vais m'y remettre. Je n'étais pas loin.

Intervenant AA :

C'est là.

Monsieur Gilles Riondy :

Voilà. Donc, en fait, ici, on est, alors on voit le tracé SNCF, ici notre tracé où on élargit de chaque côté. Vous voyez les barbules, ce que j'appelle les barbules blanches. Ici, donc on élargit de façon symétrique ce pont-là et ensuite, 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. Voilà. En ce qui concerne cet ouvrage, c'est... voilà. On va élargir de chaque côté.

Intervenante BB :

Sans micro

Et là, il y a un mur ?

Monsieur Gilles Riondy :

Là, il y a un mur, oui effectivement.

Vous voulez qu'on le supprime ?

Donc, c'est pour ces bâtis.

Intervenante BB :

Sans micro

Inaudible

Monsieur Gilles Riondy :

Il y a effectivement, comment dire, une courbure du tracé qui fait qu'il y a une propagation du bruit vers, comment dire, vers cette zone-là, et effectivement, ce n'est pas un bâti isolé comme le vôtre.

Monsieur Alain Tartinville :
Dernière question, là ? Monsieur ?

Intervenant CC :

Bonsoir,

J'aurais une petite question, c'est sur 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 ? Est-ce que vous le savez ?

Monsieur Gilles Riondy :

C'est un passage qui va être... Je pense que c'est celui-là ?

Intervenant CC :

Oui, tout à fait.

Monsieur Gilles Riondy :

On va l'élargir en fait. Donc, il sera 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 :

C'est bon ?

Bien ben il ne me reste plus qu'à vous remercier tous d'abord d'avoir tenu jusque-là. Vous avez quelque chose encore ?

Dans la salle :

Inaudible.

Monsieur Alain Tartinville :

Oui, mais je vais le faire, rassurez-vous.

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 souhaitez. 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.

Intervenante E :

Juste une petite question, je viens d'y penser. 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 ?

Monsieur Alain Tartinville :
Alors normalement...

Intervenante E :

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 Riody :

On est tenu de, comment dire, de prendre en compte les servitudes ou rétablir les écoulements d'eau. Alors effectivement, les fosses septiques, je ne pense pas que ça nous soit arrivé jusqu'à maintenant...

Intervenant E :
Non, mais c'est...

Monsieur Gilles Riody :
Ce sera fait.

Intervenante E :

Si justement...

Monsieur Alain Tartinville :

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. Normalement, naturellement...

Intervenante E :

C'est juste une question puisque ...

Monsieur Alain Tartinville :

Juste indemnisation, 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 c'est tout.

Monsieur Gilles Riondy :

Mais en l'occurrence, Madame,...

Monsieur Alain Tartinville :

Posez-moi la question.

Monsieur Gilles Riondy :

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. Voilà.

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.

[Fichier 03 :05 :35]

Retranscription dactylographique réalisée
à partir d'un fichier MP3 par :

Gisèle DEHEZ,
Secrétaire indépendante,
EURL DAXTYLO
6 bis rue des Fusillés
40100 DAX
05 58 74 65 90 – bureau@daxtylo.fr

Inscrite à la CMA des Landes 527 690 804 RM 40
et au RCS de DAX 527 690 804 00010

Le 6 juin 2015