

Autoroute A63
Aménagement à 2x3 voies
ENTRE ONDRES & ST GEOURS DE MAREMNE



ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

du 26/05/15 au 30/06/15

- **Préalable à la déclaration d'utilité publique emportant en compatibilité des documents d'urbanisme**
- **A la loi sur l'eau**
- **Enquête parcellaire**

**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC
REPNSES DU MAITRE D'OUVRAGE**

30 JUILLET 2015

Sommaire

Chapitre	Page
Introduction et bilan global des observations	03/87
Projet technique	07/87
Cadre et qualité de vie des populations	28/87
Activités agricoles et sylvicoles	56/87
Eaux et Milieux naturels	61/87
Organisation et impacts du chantier	68/87
Parcellaire	75/87
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)	85/87

Annexe : 31 Croquis

Conformément aux dispositions de l'arrêté DAECL/2015-243, l'enquête publique relative à l'élargissement de l'A63 s'est déroulée du 26 mai au 30 juin 2015. Cette enquête unique couvrait le territoire des communes d'Ondres, Saint-Martin-de-Seignanx, Labenne, Bénesse-Marenne, Capbreton, Saubion, Angresse, Saint-Vincent-de-Tyrosse et Saint-Geours-de-Marenne.

Elle rassemblait l'enquête :

- préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Marenne emportant mise en compatibilité du PLU des communes susmentionnées,
- au titre de la Loi sur l'Eau : rubriques issues des articles R 214-1 et suivants du code de l'environnement
- parcellaire (registre unique).

La commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif de Pau comprenait :

- Monsieur Alain TARTINVILLE, Général de division 2^o section, président
- Monsieur Pierre Jacques LISSALDE, Ingénieur des travaux publics en retraite, membre
- Madame Marion THENET, Consultante indépendante en conseil, communication et formation, spécialisée sur toutes les thématiques liées au développement durable, membre
- M. Pierre LAFFORE, Secrétaire Général de l'Education Nationale en retraite, suppléant

Le projet, qui consiste en l'aménagement 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Marenne soit 27 km a fait l'objet de 178 observations.

Le présent PV de synthèse de ces observations :

- dresse un bilan statistique ;
- examine les observations selon les thèmes suivants :
 - Projet technique
 - Cadre et qualité de vie des populations
 - Activités agricoles et sylvicoles

- Eaux et Milieux naturels
- Organisation et impacts du chantier
- Parcellaire
- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)
- posent les questions y afférentes au maître d'ouvrage.

La commission joint à ce PV un fichier électronique de type Excel appelé DROP pour Document Récapitulatif des Observations du Public. Toutes les observations faites pendant l'enquête y sont répertoriées avec :

- son origine (registres, courriel, Internet, entretiens...);
- Son numéro de référence ;
- Les noms et qualité de l'intervenant ;
- le texte intégral des 178 observations ;
- la division de chaque observation en une ou plusieurs questions posées par l'intervenant et le classement en thèmes et sous-thèmes de chacune des 547 questions ;
- Si ces questions pourraient, de l'avis de la commission faire l'objet d'une réponse ciblée de la part du maître d'ouvrage.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, celui-ci dispose de quinze jours, à partir de la date de remise de ce PV, pour produire ses observations éventuelles.

2. PROJET TECHNIQUE

2.1. Généralités

L'enquête publique unique a donné lieu à la formulation de 96 observations, relatives au projet technique.

La diversité des observations est importante.

La commission d'enquête a décidé de les classer par sous-thèmes suivant la nomenclature ci-dessous définie :

Thème	Nombre de questions
Bitumage voie de contournement	1
Cadre de vie	4
Concertation	4
Contrepropositions	15
Economie générale	16
Evaluation socioéconomique	2
Impact sur les eaux	1
Perte de valeur	1
Points singuliers	44
Ruissellement des eaux d'inondations	1
Section courante	7
TOTAL	96

2.1. Analyse des observations et questions au maître d'ouvrage

2.1. Bitumage voie de contournement

L'observation a été formulée par Monsieur le Maire de SAUBION. Elle concerne la voie de contournement des aires de service SAUBION EST et SAUBION OUEST. La voie existante n'a pas été bitumée lors de la mise en service des aires de service. Son état s'est rapidement dégradé et la circulation y est de plus en plus difficile. Cette voie de contournement sert à l'approvisionnement des aires et est utilisée par les services de secours. La commune n'a pas les moyens financiers de l'entretenir.

Question au maître d'ouvrage:

Q-211 Le Maître d'ouvrage s'engage-t-il à bitumer et entretenir cette voie de contournement ?

Une remise à niveau des 2 accès aux aires de Saubion sera réalisée lors de l'élargissement. L'entretien à long terme dépendra du statut et de l'usage de ces voies, ce sujet sera examiné avec ASF exploitant et la commune.

2.2 Cadre de vie

Les observations du public relatives à ce thème ont été formulées par deux particuliers Messieurs PINATEL de SAUBION et DE BLIGNIERES d'ONDRES, et une collectivité territoriale, la commune de SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX.

2.2.1 Monsieur PINATEL (observation A63-SAU-IND-0048) demande que l'accès à la voie publique de sa parcelle cadastrée A n° 1195 sur le territoire de SAUBION, soit maintenu pendant et travaux, et rétabli après les travaux pour permettre l'entretien et l'exploitation de la parcelle.

Question au maître d'ouvrage:

Q-221 Le Maître d'ouvrage s'engage-t-il à maintenir un accès à la voie publique pendant les travaux et à rétablir un accès après travaux ?

Pour de telles opérations d'aménagement, les accès aux voies publiques sont maintenus pendant les travaux [si physiquement ce n'est pas possible (coupure, tranchée,...) un accès alternatif provisoire est réalisé] et rétablis après travaux. Il en est de même pour les parcelles privées, ce qui conduit dans certains cas à faire des voies de désenclavement spécifiques et nécessite des emprises supplémentaires.

2.2.2 Propriétaire maison 175, Parcelles AK5, AK121, N° terrier 125 et 126, (observation A63-OND-PAR-0159) Commentaire sur le bassin de rétention au niveau du n° de terrier 123/51.

La création de ce bassin à très fort impact écologique sur une zone sensible et fragile et qui se déverse dans le lac de la cabane:

- va créer un point faible dans la protection acoustique avec un arrêt du mur antibruit à l'extrémité sud du bassin (ne peut-on pas prolonger le mur; par vent de Sud (cette zone est une source forte de nuisances sonores).
- Qu'est-il prévu au niveau du système de déversoir dans le lac de la cabane. Y-a-t-il un système d'automatisme en cas d'alerte à la pollution empêchant tout déversoir?
- Quel sera sa fréquence d'entretien et que deviendra l'ancien bassin situé au niveau 125/56, bassin qui ne fonctionne pas concrètement actuellement.

Il paraîtrait plus logique que ce bassin soit situé au même niveau mais à l'Est de l'autoroute là où se trouve déjà une zone en point bas de recueil des eaux. Là où est prévu le bassin

actuellement des terrassements à prévoir sont énormes parce que situé à l'Ouest alors qu'il doit se déverser à l'Est.

Je n'ai pas vu dans le dossier de l'enquête de relevé de l'analyse des eaux et sédiments du lac de la cabane dont je suis propriétaire. Je demande que des analyses et relevés soient effectués avant les travaux et après les travaux.

Il est prévu des murs antibruit sur une partie de ma propriété; comment seront-ils traités côté riverains et quel type de végétation est prévu en remplacement au pied de ces murs? Est-il prévu un contrat d'entretien les premières années. D'expérience, en haut d'un merlon et au pied d'un mur béton rien ne pousse si pas d'entretien de prévu. Il a fallu 30 ans pour commencer à avoir un rideau de végétation correct et celui-ci va être rasé. Quelles mesures compensatoires sont-elles prévues?

Enfin, puisque l'autoroute va être élargie et qu'une de ses fonctions est d'améliorer le trafic local pourquoi à ce stade, rien n'est prévu pour améliorer l'accès à cette autoroute pour y faire passer un trafic local qui engorge l'ancienne N10 depuis St Vincent de TYROSSE jusqu'à Tarnos?

Question au maître d'ouvrage:

Q-222 Quelles réponses le Maître d'ouvrage apporte-t-il à Monsieur DE BLIGNIERES

Ce secteur est extrêmement complexe du fait du tracé de l'autoroute (en courbe et avec une succession rapprochée d'un point haut et d'un point bas), l'occupation des sols, la topographie, les contraintes de protection administratives, la sensibilité environnementale. Afin de protéger les habitations situées en amont, une succession de murs antibruit est prévue côté nord :

- soit en bordure de chaussée ;
- soit en tête de déblai ou de merlon.

Elle vient se raccorder, côté sud à une zone de déblai naturel puis se prolonge par un merlon et un mur sur le secteur en point haut.

Il y a une véritable continuité.

Cette protection est également prévue en bordure du bassin par un mur de 4.00 m de hauteur qui pourra compenser « le point faible » que pourrait constituer le bassin. Cette protection est également complétée par une isolation de façade pour l'habitation la plus proche (n° 176).

Le bassin est défini suivant les normes habituelles et comporte un déversoir. Il ne dispose pas de système automatique empêchant le déversement vers l'étang en cas d'alerte à la pollution. Il sera régulièrement entretenu ainsi les boues résiduelles accumulées en fond de bassin seront curées et évacuées à l'extérieur du site. L'ancien bassin ne sera plus utilisé et démonté, le site sera remis en état.

La solution d'un bassin situé côté opposé pose problème (côté terre) vis-à-vis des contraintes de protection des terrains (loi littorale) et engendre des sujétions qui peuvent se révéler importante pour le propriétaire.

Un nouvel examen pourra être engagé en liaison avec les propriétaires et les services de contrôle mais l'aboutissement de cette option est fortement improbable.

Des analyses d'eaux de l'étang seront réalisées avant travaux et après travaux ainsi qu'un levé bathymétrique.

Le traitement de l'arrière des murs n'a pas été examiné à ce stade d'études. Néanmoins, ces ouvrages et leurs abords feront l'objet d'une étude paysagère pour une réelle et rapide intégration dans le milieu naturel. Les espèces plantées et leur répartition seront adaptées au

milieu local et les déboisements, néanmoins nécessaires, seront strictement contrôlé pour réduire l'empreinte.

Le traitement du projet dans ce secteur sera mené en liaison avec les propriétaires.

L'observation spécifique à la réalisation d'un nouvel échangeur fait l'objet de la réponse à la question Q223 et Q24101.

2.2.3 Le Conseil municipal de SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX constate que :

Le projet comprend l'élargissement des chaussées de 2x2 voies à 2x3 voies par l'extérieur, incluant notamment des modifications de la plate-forme (terre-plein central, voies, bandes dérasées) et la reprise des ouvrages et équipements découlant directement à la mise à 2x3 voies de l'infrastructure ; Il intègre ainsi :

- l'aménagement des ouvrages d'arts existants avec notamment la déconstruction-reconstruction de 10 ouvrages d'art ;
- l'aménagement des bretelles d'accès de l'autoroute, en termes de visibilité et de géométrie ;
- la modification du réseau de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel, afin d'améliorer la protection de la ressource en eau en limitant les risques de pollution accidentelle et chronique ;
- la refonte des dispositifs de transparence hydraulique et écologique afin de minimiser l'impact de l'autoroute sur l'environnement ;
- la création de protections acoustiques dans le but de réduire des nuisances sonores de l'infrastructure sur l'habitat.
- la modification et la mise à niveau des équipements, notamment des dispositifs de retenue et de protection aux chocs ;
- la modification de la signalisation verticale et horizontale.

Sur la commune de ST-MARTIN, le projet se développe sur environ 1 km, entre les PR 38,9 et 39,9.

Le conseil municipal FORMULE UN AVIS FAVORABLE sur le projet, sous réserve notamment

- d'étudier la réalisation d'un échangeur ONDRES/BENESSE dont l'enjeu principal serait d'améliorer la circulation dans ce secteur en désenclavant la route départementale 810. Ceci devrait permettre d'accéder plus facilement aux autoroutes depuis le réseau routier secondaire, répondant ainsi à une volonté nationale d'équipement routier.
- d'élargir la zone du parking de covoiturage, à hauteur de l'échangeur d'ONDRES, le long de la RD 85 afin de sécuriser le stationnement « sauvage », non organisé.

Question au maître d'ouvrage:

Q-223 Quelles réponses le Maître d'ouvrage apporte-t-il à la commune de SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX

- Echangeurs nouveaux : le projet voulu par le concédant et étudié par le concessionnaire porte sur l'aménagement à 2x3 voies d'A63 et n'intègre pas la création de nouveaux échanges avec la voirie extérieure. Les échangeurs souhaités par certaines collectivités dits Ondres / Benesse Maremne, St Vincent de Tyrosse et Labenne n'ont pas été étudiés ni en matière d'opportunité, ni en matière de faisabilité. Ces sujets sont donc hors champs de la procédure actuelle. La demande d'échangeurs

nouveaux (en dehors du périmètre de la concession d'ASF) doit être faite au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie. Au vu de la demande, le Ministre ou son représentant peut ou non demander au concessionnaire d'engager une procédure particulière débutant par l'étude d'opportunité, intégrant un volet socio-économique et un volet de faisabilité technique. Ces études sont à la charge financière des collectivités demanderesse. L'engagement d'une telle démarche ne préjuge en rien de l'aboutissement et la réalisation de l'équipement qui devra être financé par les collectivités demanderesse.

- Aires de covoiturage : ASF soutient les actions visant à développer le covoiturage. Dans le cas présent, l'aire souhaitée à Ondres n'entre pas dans le projet étudié et ne fait pas partie de la présente procédure. En revanche, ce projet peut faire l'objet d'un partenariat entre la collectivité et ASF. De nombreux cas similaires ont déjà été faits sur le territoire. Il s'agit donc d'une action qui peut être menée en parallèle. C'est le cas à Ondres et à Capbreton. Il faut néanmoins noter que dans les deux cas, les terrains visés semblent être inclus dans les emprises actuelles d'ASF, il faut donc vérifier que ces solutions sont possibles tant en matière de nouvelle affectation qu'en matière technique, en particulier pour le raccordement à la voirie publique et pour la sécurité des accès.

2.3 Concertation

Les observations du public relatives à ce thème au nombre de quatre ont toutes été formulées par les représentants des collectivités territoriales de LABENNE, BENNESSE-MAREMNE et ONDRES.

Monsieur le Maire d'ONDRES estime qu'il peut y avoir un malentendu avec les riverains de l'A63 car ASF avait initialement déclaré qu'ONDRES ne serait pratiquement pas touché par le parcellaire.

Monsieur le Maire de BENNESSE-MAREMNE estime les riverains qui le connaissent parfaitement les dispositions projetées auraient aimé être associés aux choix dans ce domaine.

Il estime en outre la mise en place d'un comité de suivi pendant et après les travaux est nécessaire. Les associations souhaitent notamment être associées au déroulement du chantier

Monsieur le Maire de LABENNE souligne les relations difficiles avec ASF. Au départ, il était très difficile d'obtenir des informations

Question au maître d'ouvrage:

Q-231 Quelles mesures le Maître d'ouvrage envisage-t-il de mettre en œuvre pour améliorer la concertation. La mise en œuvre d'un comité de suivi est-il envisageable ? Avec quelle composition ?

La concertation avec les différentes collectivités va se poursuivre et porter au fil du temps sur des sujets de plus en plus pratiques et avec plus de détail. Des réunions régulières seront organisées pour présenter les projets et les calendriers. Le format de ces réunions est à fixer avec les représentants des collectivités. Cela, en général, ne pose pas de problème particulier. La réalité fait qu'ASF et collectivités vont devoir travailler ensemble durant environ 5 années. Il est de l'intérêt de tous de mettre en place et de maintenir des relations les plus fluides possibles.

Un comité de suivi est tout à fait envisageable. Une telle procédure est parfaitement structurée dans le cas d'autoroute neuve. Elle peut être facilement adaptée pour un aménagement tel que celui-ci.

Le Maître d'ouvrage s'engage à proposer à Monsieur le Préfet de constituer formellement un Comité de suivi.

La composition habituelle rassemble, outre les services du Préfet, les administrations en lien direct avec l'aménagement (routes, sécurité, environnement, agriculture, ...), les représentants des différentes collectivités (communes, Communautés de Communes, Département, Région), les instances représentatives (Chambres d'Agriculture, de Commerce,...) les associations de défense de l'environnement (si celles-ci sont structurées) ou représentant les usagers, les professionnels, les transporteurs,...etc.

Des réunions régulières permettent des points d'échanges, d'information et de contrôles des actions réalisées par le Maître d'ouvrage.

Le Maître d'ouvrage s'engage également à constituer le dossier dit « des engagement du concessionnaire en faveur de la protection de l'environnement » en développant les sujets thématiques conventionnels :

- environnement physique,
- faune et flore,
- aménagement et urbanisme,
- agriculture et sylviculture,
- environnement acoustique,
- qualité de l'air,
- paysage et cadre de vie,
- tourisme et loisirs,
- patrimoine culturel,
- phase travaux.

Evidemment, ce Comité n'est pas la seule entité en charge du contrôle du projet, celui-ci étant soumis de toute façon aux différentes procédures prévues par les textes réglementaires et par les contrats de concession autoroutière et mise en œuvre par les Services de l'Etat (DIT, GRA, CEREMA, DDTM, ONEMA, ...).

2.4 Contrepropositions

Les observations du public relatives à ce thème au nombre de quinze ont toutes été formulées par les représentants des collectivités territoriales et des particuliers.

La commission d'enquête demande au Maître d'ouvrage de les étudier, de mesurer les avantages et les inconvénients de ces contrepropositions par rapport au projet soumis à enquête publique, et de choisir la variante qui à son avis est la plus adaptée, et de formaliser les raisons de son choix.

2.4.1 La commune d'ONDRES estime que l'aire de covoiturage « sauvage » qui s'est constituée à l'entrée de la gare de péage doit être aménagée ailleurs. Elle pense à cet égard à un terrain qui appartiendrait à ASF, à proximité immédiate de la gare et qui a été surélevé (dépôt de déblais ?). Elle souhaite qu'ASF cède ce terrain gratuitement à la commune, de préférence après l'avoir arasé.

Questions au maître d'ouvrage:

Q-2411 Cette contreproposition entre-t-elle dans le cadre de l'étude demandée par l'Etat au concessionnaire Maître d'ouvrage ? Cette cession foncière est-elle envisageable techniquement et juridiquement ?

Il ne s'agit pas véritablement d'une contre-proposition mais d'une proposition visant à améliorer une situation existante non contrôlée.

On pourra se référer à la Q223.

En ce qui concerne la cession foncière, ce sujet sera à examiner dans le cadre du travail de partenariat à engager. On ne peut dire à ce stade si cela peut aboutir positivement mais ce type d'interrogation et de démarche commune sont tout à fait habituelles.

Q-2412 L'aménagement d'une aire de covoiturage est-elle éligible au programme 1% Paysage et développement ?

Il faut distinguer, dans le « 1% », le volet paysage et le volet développement. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne sont pas, en général, concernées par le volet développement dévolu à l'Etat.

L'aménagement à 2x3 voies n'est pas soumis au 1% paysage, en revanche, dans le cas présent, le Maître d'ouvrage engage une démarche volontaire. Cela signifie que les critères d'éligibilité sont appliqués (type de projets à traiter, règles de financement à savoir : 50 % pour le Maître d'ouvrage et 50 % pour la collectivité demanderesse).

Les parkings de covoiturage ne sont pas à proprement parlé éligibles au 1% paysage.

Q-2413 Le Maître d'ouvrage a-t-il demandé l'inscription du projet à ce programme ?

Ni le Maître d'ouvrage, ni le concédant, n'ont demandé d'inscrire le projet au programme d'élargissement.

Comme vu ci-dessus, il peut être mené en parallèle et en partenariat en fonction de la volonté d'aboutir des porteurs de projets (Q223).

2.4.2 Le propriétaire Monsieur Jean-François HOURCADE (observation A63-OND-PAR-0036) propriétaire à ANGRESSE propose un changement de tracé : Une délimitation rectiligne du tracé par les ASF sur les parcelles concernées :

- Depuis la moitié de la longueur de la limite Nord de B255 longeant la R.D. N°33
- Jusqu'à la limite Sud de B 364 = au point d'intersection entre les 3 parcelles : B 364, B 249 et B 252. (tracé joint)

Question au maître d'ouvrage:

Q-2421 Cette rectification du tracé parcellaire est-elle envisageable ?

Cette rectification n'est pas envisageable, la géométrie de l'emprise doit être maintenue pour répondre aux besoins.

2.4.3 Le conseil municipal de LABENNE demande que pour le fonctionnement hydraulique (Marais d'ORX).

- Bassin 3 : analyse insuffisante : « l'eau s'infiltrerait vraisemblablement »... (?).
- Bassin 4 : la solution proposée suite aux inondations du quartier POUNOTS après la construction de l'A63 et en l'absence d'exécutoire reconstitué n'est pas suffisamment explicitée et que la station de pompage financée par la commune suite à une erreur d'ASF sera prise en charge par l'A63.
- Bassin 5 : reprofilage des fossés à faire.
- Bassin 6 : reprofilage des fossés à faire.

- Pour tous les bassins : présence de la nouvelle ligne Haute Tension le long de la RD 810 côté Est à prendre en compte.

Question au maître d'ouvrage:

Q-2431 Le Maître d'ouvrage peut-il mieux justifier son projet au regard de cette contreproposition ?

Il ne s'agit pas véritablement d'une contre-proposition mais d'une série de remarques sur la qualité du dossier et des demandes de la commune.

L'avis du Conseil Municipal reprend intégralement son courrier en date du 9 janvier 2015, lequel a fait l'objet d'une réponse de la part du Maître d'ouvrage en date du 24 mars 2015.

Cet avis ne semble pas avoir pris en compte la réponse du Maître d'ouvrage et il faut noter que les dossiers mis à l'enquête sont plus complets que les éléments portés précédemment à la connaissance des collectivités et auxquels le Conseil Municipal se réfère.

Les réponses apportées (courrier ASF du 24/03/15) sont les suivantes :

Par courrier du 9 janvier dernier, vous nous faites part de vos observations sur les dossiers transmis le 19 décembre 2014 (courrier réf gr/nh 14-0584) relatifs au projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A63, et nous vous en remercions.

Les dossiers portaient essentiellement sur :

- les rétablissements de voiries ;
- les protections acoustiques.

En complément, nous avons transmis par courrier du 5 février 2015 (gr/nh 15-0054) l'étude acoustique, extraite du projet de dossier d'enquête publique, détaillant :

- les hypothèses générales et le contexte réglementaire ;
- les cartes de bruit correspondant à l'état initial (situation actuelle) et à l'état projet (2x3 voies en 2038 sans et avec protections acoustiques).

1. RETABLISSEMENT ROUTE DEPARTEMENTALE 71

Nous avons bien noté votre accord pour notre solution nord. L'enquête parcellaire apportera des précisions sur les acquisitions de parcelles que nous cherchons à réduire au plus juste.

2. ACOUSTIQUE

Dans votre courrier vous nous faisiez part d'un certain nombre de demandes allant dans le sens de modification ou d'augmentation des protections acoustiques. J'indiquais en décembre que celles-ci avaient été renforcées de façon très significative par rapport aux versions initiales (février & avril 2014), des murs antibruit ayant été rajoutés, allongés ou rehaussés.

Les protections sont définies en vérifiant que la contribution sonore résultante calculée pour les différents bâtis est inférieure aux valeurs réglementaires. Nous pouvons vous apporter les précisions ci-après qui montrent que c'est le cas pour tous les points relevés par vos soins (cf. tableaux de synthèse en vis-à-vis des plans de repérage).

Zone de rétablissement RD71 – bâtis n° [233 à 237 et suivants] [141 à 145] [334 à 350]

Pour ce secteur, le niveau sonore après protection est en général compris entre 53 et 56 dBA et à chaque fois en dessous des valeurs réglementaires avec un abaissement de l'ordre de 2 à 3 dBA, ce qui est significatif.

Quartier « Pounots » [128 à 133] [374 etc...]

Le niveau sonore après protection est compris entre 53 et 55 dBA, sauf cas particulier, avec des abaissments supérieurs à 4 dBA par rapport à l'existant.

Clos d'Arnauton [115 à 124]

Pour ces bâtis, les niveaux sont inférieurs à 55 dBA, le relief naturel permet d'atténuer le bruit. Après travaux, le changement de chaussée contribuera également à cette atténuation. Cette configuration particulière conduit à ne pas prévoir de protection particulière.

Zone d'Yrieu

- côté Est : les niveaux sont compris entre 50 et 54 dBA et 55,9 pour le plus proche ;
- côté Ouest : 2 bâtis sont très proches et en contre-bas de l'autoroute, les niveaux sont entre 56,5 et 57,5 dBA. Ils sont inférieurs aux valeurs réglementaires avec un abaissement de 2,5 à 3,5 dBA.

L'amortissement de la contribution sonore peut être acquis par un mur ou par un merlon, le choix dépend alors des conditions de site ou d'exécution.

3. FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE – MARAIS D'ORX

Vos observations (*en italique*) appellent les précisions ci-dessous :

- *Bassin 3 : analyse insuffisante : « l'eau s'infiltrerait vraisemblablement »... (?)*
L'absence d'exutoire en surface a été constatée sur site (suite aux visites de terrain). La configuration topographique du secteur et la nature des sols favorisent l'infiltration des eaux. La conclusion page 12 du rapport aurait dû être formulée de manière plus affirmative.
- *Bassin 4 : aucune solution proposée suite aux inondations du quartier Pounots après la construction de l'A63 et en l'absence d'exutoire reconstitué. La promesse faite à l'Adjoint sur le terrain de passer sous l'autoroute vers le Marais d'Orx n'est pas tenue. (par quel moyen technique ?)*

Nous souhaitons que cela soit fait et que la station de pompage financée par la commune, suite à cette erreur, soit prise en charge par l'A63.

Pour le bassin versant n°4, il est bien prévu la création d'un ouvrage de transparence (OH) sous l'autoroute qui n'existe pas à l'état actuel. On se reporte à la page 25 du rapport qui présente les aménagements prévus au projet dans ce secteur. Ces aménagements prévoient en outre le reprofilage d'un fossé existant et la création d'un nouveau fossé permettant des drainer les eaux vers l'OH créé sous l'autoroute. Les eaux ainsi collectées sont dirigées vers le Marais d'Orx.

Les aménagements prévus au projet améliorent la transparence hydraulique et permettent de ramener les eaux du bassin versant naturel BVN 460 vers l'ouvrage de transparence. La station de pompage constitue un sujet particulier. Nous sommes à votre disposition pour examiner l'historique et les motivations de cet équipement ainsi que l'évolution du fonctionnement hydraulique du secteur généré par le projet d'aménagement et apprécier ensemble les obligations de chacun.

- *Bassins 5 et 6 : incohérence entre le texte et le plan (exutoires différents), reprofilage des fossés à faire.*

Nous ne retrouvons pas cette incohérence en comparant le rapport et la carte représentant le bassin n°5 (à noter la modification du réseau de collecte des eaux sur la plate-forme autoroutière entre l'état initial et l'état projet).

Le reprofilage des fossés n'est pas prévu par le projet d'aménagement, en dehors des emprises autoroutières. Des aménagements ponctuels pourront être réalisés à condition qu'ils soient autorisés au titre de la Loi sur l'Eau.

- *Pour tous les bassins, présence de la nouvelle ligne Haute Tension le long de la RD810 côté Est à prendre en compte.*

C'est bien noté, les emplacements des bassins tiendront compte de la présence du réseau électrique en bord de RD810.

Nous vous proposons la tenue d'une réunion pour commenter ces informations complémentaires, recueillir vos avis, débattre de ces sujets et pour examiner ensemble certains aménagements localisés. Pour cette réunion, il me semble qu'il convient d'en rester au périmètre de votre commune et je regrette que ma précédente proposition ait pu laisser penser qu'un périmètre plus large était recherché.

La présente opération est portée par la décision d'aménager la capacité et de requalifier d'un point de vue environnemental l'axe A63 tout entier. Aussi, votre demande de rendre l'accès libre à A63 dans les deux sens entre Bénesse Maremne et Bayonne, à l'occasion des travaux, ne peut s'inscrire dans ce cadre.

Dans l'attente de notre prochaine réunion, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de mes salutations distinguées.

Il faut noter qu'en matière d'hydraulique, le dossier technique (Loi sur l'Eau) a été examiné dans le cadre de la CIA (Consultation Inter Administrative). Les services de l'Etat ont fait part de leurs observations et demandes de justifications complémentaires (cf. pièce A). Les compléments ont été apportés par le Maître d'ouvrage et rassemblés dans les dossiers mis à l'enquête.

En matière de reprofilage de fossés, les dispositions à prendre devront être conformes aux spécifications définies par les services de contrôle.

Le Maître d'ouvrage reste bien entendu disponible pour apporter tous les compléments d'information ou d'explications au Conseil Municipal et, comme annoncé, sera attentif aux justifications que pourrait apporter la commune sur le financement de la station de pompage, aucune trace n'ayant été retrouvée dans les dossiers transmis par la société ACOBA en charge de la construction de l'A63.

2.4.4 Monsieur BIREMONT de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE (observation A63-SVT-IND-0141) estime qu'il serait préférable de reconstruire le pont situé près du motocross au même endroit. Cela éviterait de trouser la forêt et serait possible sous réserve de revêtir le chemin rural de Guilhem qui rejoint TOSSE et qui servirait de déviation pendant les travaux.

Question au maître d'ouvrage:

Q-2441 Cette proposition est-elle envisageable ?

Cette question est légitime, le Maître d'ouvrage a examiné les différentes solutions alternatives pour tous les cas à traiter.

Ici, il a été retenu de décaler légèrement l'ouvrage côté Espagne :

- la coupe des pins qui sera nécessaire reste limitée puisqu'il s'agit d'élargir l'emprise routière existante, il est un peu exagéré d'utiliser les termes « trouser la forêt » ;
- la déviation proposée par le chemin rural n'est pas adaptée.

La solution projetée permet également de concentrer sur ce secteur le pont et de nouveaux accès de service et de secours, dont l'actuelle localisation n'est plus appropriée en termes de géométrie du tracé autoroutier et de l'accessibilité des services de secours.

2.4.5 M. Griffon du Bellay, (observation A63-SVT-IND-0142) propriété de Céline HIRIGOYEN souhaiterait que le chemin de MENAOUTS soit rétabli par la création d'un franchissement supplémentaire ; cela permettrait de rompre l'isolement du quartier de MENAOUTS par rapport à SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE.

Question au maître d'ouvrage:

Q-2451 La création d'un nouveau passage supérieur est-elle envisageable ?

Un nouveau passage supérieur qui voudrait relier le lieu-dit Menaouts à St Vincent de Tyrosse n'est pas envisageable. Le Maître d'ouvrage a l'obligation de rétablir les voiries existantes, cette création est totalement hors programme.

2.4.6 Les justifications du projet conduisent l'association des amis du SEIGNANX à demander la mise à étude de l'ouverture d'une entrée/sortie au nord d'ONDRES afin de :

- permettre aux riverains d'effectuer dans de meilleures conditions leurs trajets domicile/travail
- permettre aux collectivités locales de développer les modes alternatifs à la voiture sur les axes existants
- et surtout, de ne pas devoir créer de nouvelles routes (projets de contournements de communes !) face à l'augmentation prévisible de la population sur la zone sud des Landes.

Question au maître d'ouvrage:

Q-2461 La création d'une nouvelle entrée/sortie est-elle envisageable ?

On peut se référer à la réponse de la Q223.

La création d'une nouvelle entrée/sortie au nord d'Ondres n'est pas envisageable dans le cadre du présent projet.

2.4.7 Mme Marie (observations A63-LAB-PAR-0062 et A63-SGM-IND-0071) qui habite LABENNE fait une contreproposition par courrier, déposé en mairie, pour l'implantation du bassin sur la parcelle B894, elle propose plutôt au Nord-Est (plan en annexe 2 et 3)

Mme Marie a fait la même requête sur le registre que par courrier et demande concernant l'Impact sur la parcelle B894 : l'implantation d'un bassin (côté terre) sur l'importante parcelle B1133; « propriété du ministère des Transports » entre l'aire d'enrobé et le BOUDIGAU. La parcelle B894 (côté mer) impactée par le projet de bassin (bassin + circulation + accès) tel que positionnés me conforte dans ma proposition : conserver une zone boisée "protection visuelle" entre bassin et habitation (document 1)" (plan en annexe 4 et 5)

Par ailleurs, Mme Marie fait une nouvelle contreproposition : "Une bande de terre de forme triangulaire d'environ 100 m entre le pont sur D126 et B894 sur laquelle j'ai installé 2 rideaux de pins et un hangar (18 m de façade 170 m² de rangement) en protection visuelle et acoustique (photographies annexe 6). La 2X3 voies +BU+protection nécessitant environ 16 m sur les 30 m entre l'axe de route et la clôture actuelle il est peut-être possible d'installer (voies+remblai), fossé et chemin d'exploitation si nécessaire dans l'emprise actuelle de l'autoroute qui offre une largeur de 18m entre la glissière de sécurité et la clôture (documents 3 et 4 en annexe 7).A tout le moins conserve le hangar. Par ailleurs, Mme Marie souhaitée le maintien de son accès direct à a RD 126 à hauteur du pont

Question au maître d'ouvrage:

Q-2471 Le bassin peut-il être déplacé ?

Cette observation est traitée dans la réponse à la Q741 pour le cas général. Ici on pourrait examiner la possibilité d'un léger ajustement.

Q 2472 Les propositions de Mme Marie pur conserver hangar, rideau d'arbres et accès à la RD sont-elles envisageables ?

Le hangar est vraiment très proche, une solution alternative est à trouver avec le propriétaire.

2.4.8 Monsieur de BLÉGNÈRES (observation A63-OND-PAR-0159) fait une contreproposition : « *Il paraîtrait plus logique que ce bassin soit situé au même niveau mais à l'Est de l'autoroute là où se trouve déjà une zone en point bas de recueil des eaux. Là où est prévu le bassin actuellement des terrassements à prévoir sont énormes parce que situé à l'Ouest alors qu'il doit de se déverser à l'Est.* »

Question au maître d'ouvrage:

Q-2481 Cette proposition est-elle envisageable ?

La solution retenue n'est pas simple compte tenu des terrassements à réaliser, d'un mur antibruit, des conditions de visibilité. Néanmoins, la solution alternative (côté opposé) pose problème en matière de règlement d'occupation des sols et peut poser d'autres inconvénients pour le même propriétaire (rapprochement de l'étang).

2.4.9 Monsieur PIEDNOËL (observation A63-SVT-IND-0145) de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE souhaiterait que l'on profite des travaux pour installer un ralentisseur sur le RD 337 à cette hauteur et la construction d'un trottoir le long de la RD 337.

Cette contreproposition est sans doute de la compétence du Conseil Départemental et de la commune de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE ?

Question au maître d'ouvrage:

Q-2491 Sous réserve de l'autorisation de la commune et du propriétaire de la voie (CD 40), ASF peut-il réaliser le ralentisseur dans le cadre des travaux ?

La mise en place d'un ralentisseur sur une voirie départementale doit découler d'un réel besoin et d'une décision du gestionnaire de l'infrastructure. Il semble que si cette disposition de sécurité n'a pas été mise en œuvre jusqu'ici, c'est qu'elle ne s'est pas révélée nécessaire. Ceci dit, si le gestionnaire considère que dans le secteur de rétablissement de voirie cette disposition se révèle indispensable, ASF n'est pas opposée à examiner cette requête.

2.4.10 Des demandes relatives à la création d'un nouvel échangeur au niveau de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, d'une voie de contournement du bourg d'ONDRES (Entre la RD 26 et l'aire de grand passage des « Gens du voyage » située en limite des communes d'ONDRES et LABENNE ont été formulées par les maires des communes concernées.

Question au maître d'ouvrage:

Q-24101 Le maître d'ouvrage a-t-il étudié ces propositions ? Rentrent-elles dans le cadre des attributions du concessionnaire ? Sont-elles envisageables ?

Le Maître d'ouvrage n'a pas étudié la création d'un nouvel échangeur à St Vincent de Tyrosse (il a fait une réponse écrite en date du 30 octobre 2014 qui précise la procédure à suivre) et la création d'un contournement de Ondres.

Sous réserve de la mise en œuvre d'une procédure spécifique, d'une décision formelle de l'Etat et d'un financement des collectivités demanderesse, la création d'un nouvel échangeur fait partie des attributions d'un concessionnaire autoroutier.

En revanche, le contournement communal, projet actuellement porté par la collectivité et lié, semble-t-il, à la création d'un nouveau centre commercial, ne pas fait partie des attributions d'un concessionnaire d'autoroute. Il en ressort que ces deux demandes ne sont pas envisageables.

2.5 Economie générale du projet

Les observations du public relatives à ce thème au nombre de seize ont toutes été formulées par les représentants des collectivités territoriales et des particuliers.

Ces observations concernent : La gratuité du passage entre BENNESSE-MAREMNE et BAYONNE (Demande formulée par l'association des amis du SEIGNANX, et la commune de LABENNE, la création d'un itinéraire de substitution gratuit et définitif entre LABENNE et BAYONNE, la compatibilité du projet avec les projets GPSO, les prévisions générales de trafic, le planning d'exécution des travaux et des acquisitions foncières, et l'utilité du projet.

2.5.1 L'association « LES AMIS DE LA TERRE » écrit : « *Le trafic routier poids lourds reste stable avec une variation marginale de 0,2 % entre 2006 et 2011, sans variation entre 2010 et 2011. Il représente à BIRIATOU 33 % des véhicules PL (environ 45 % pour le*

transit), soit 8 600 poids lourds par jour pour 8 600 en 2006. Il en est de même pour le trafic automobile qui stagne depuis 2006. A partir de ces considérations, le principal argument tombe et ce projet ne se justifie pas. »

Question au maître d'ouvrage:

Q-2511 Le Maître d'ouvrage peut-il rappeler les raisons qui ont conduit l'Etat à demander au concessionnaire la mise à 2X3 voies de l'A63 (Section ONDRES SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ? L'augmentation du trafic est-elle le seul argument ?

Les motivations de l'aménagement à 2x3 voies.

L'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-

Geours-de-Marenne répond à un objectif d'amélioration l'infrastructure actuelle. Il vise à :

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

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

2.5.2 Le conseil municipal de LABENNE demande que l'opportunité des travaux 2x3 voies permette que l'A63 soit accessible à terme librement dans les deux sens par les riverains : créer une « rocade » entre la Côte Sud des Landes (péage de BENNESSE-MAREMNE) et BAYONNE (péage Nord au Sud de Bayonne) gratuite et définitive.

Questions au maître d'ouvrage:

Q-2521 La gratuité de l'A63 est-elle envisageable ? Est-elle du ressort du concessionnaire ?

La gratuité d'A63, comme celle des autres infrastructures concédées, n'est pas envisageable et ne fait pas partie du périmètre de l'enquête.

Elle n'est pas du ressort du concessionnaire, elle pourrait être de la responsabilité de l'Etat concédant lequel s'est positionné à maintes reprises sur le maintien du système de concession actuel et a exprimé son attachement au dispositif de concession « à la française ».

La transformation de l'A63 en une rocade urbaine viendrait en totale contradiction avec les fonctions d'autoroute de liaison liées à ces grands axes.

Q-2522 Des prévisions ont-elles été faites sur les parties mitoyennes entre les deux projets A63/GPSO. Le projet GPSO a-t-il été intégré dans vos études prospectives ?

Le Maître d'ouvrage et le porteur du GPSO sont depuis longtemps en liaison, œuvrant tous deux pour le même Ministère, même si le projet d'élargissement d'A63 est bien sûr moins complexe que le GPSO.

Le GPSO a été intégré à nos prospectives mais sa mise en œuvre reste éloignée dans le temps ce qui n'en fait pas un facteur déterminant dans la prise de décision d'aménagement de l'A63.

Q-2523 Le projet soumis à enquête publique est-il compatible avec les projets GPSO ?

Le projet soumis à l'enquête publique est compatible avec le GPSO tel que défini aujourd'hui. On rappelle que sur cette section le GPSO n'a pas fait l'objet d'enquête publique.

Q-2524 Quels plannings pour les Acquisitions foncières et les travaux ?

Les acquisitions foncières vont être engagées sur le terrain à partir du 1^{er} août 2015, le mois de juillet étant consacré à la préparation des visites chez les différents propriétaires et au début de la prise de connaissance des retours de l'enquête parcellaire (courriers, observations sur les registres).

Le planning général prévoit :

- des premiers travaux en 2016 notamment l'ouvrage de franchissement de la SNCF et les déviations de réseaux (eaux, électricité, gaz, etc...)
- des travaux préparatoires au 1^{er} semestre 2017 et l'élargissement proprement dit, à partir de septembre 2017 (pas d'intervention sur la plateforme autoroutière en saison estivale) jusqu'au 1^{er} semestre 2020.

2.5.3 le Département des Landes est favorable à ce projet qui doit permettre d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic local et de transit dans un secteur en plein développement mais regrette que le concessionnaire n'ait pas jugé utile de présenter son dossier au Département avant mise à l'enquête comme il a pu le faire auprès des EPCI concernés.

Question au maître d'ouvrage:

Q-2531 Le Maître d'ouvrage s'engage-t-il à contacter les services du Conseil départemental des Landes ?

Les contacts avec les services du Conseil départemental des Landes sont réguliers tant en matière d'infrastructure ou d'agriculture (examen de l'opportunité d'un aménagement foncier) que pour le calendrier général.

Le CD40 a été consulté dans le cadre de la CIA, disposait des dossiers préliminaires sur lesquels il n'a pas fait d'observations particulières.

L'aménagement à 2x3 voies est un projet essentiel pour le département des Landes. Il constitue une amélioration significative d'un ouvrage public pour les usagers, les riverains et les collectivités. Cet investissement considérable permettra d'accroître l'activité économique durant la phase travaux. En définitive, l'attractivité du département s'en trouvera encore renforcée. Il est bien évident que le Maître d'ouvrage se considère comme un réel partenaire du Département des Landes et renforcera ses contacts avec les services du Conseil Départemental.

2.6 Evaluation socioéconomique

Les observations du public relatives à ce thème au nombre de deux qui ont toutes été formulées par un particulier et l'association « LES AMIS DE LA TERRE ».

2.6.1 L'association « LES AMIS DE LA TERRE » écrit : « *Nous entrons dans une crise sociétale importante, crise de mutation où les ressources seront de plus en plus rares. Il faut en user avec parcimonie et intelligence. Enfin cette nouvelle société émergente devra, si elle veut exister, être plus « locavore », argument supplémentaire qui pousse à la réduction des déplacements, et des transports. Or cet agrandissement va à l'encontre du futur, pariant sur une croissance des trafics impossible dans les faits.* »

Question identique à la Q-2511.

2.6.2 MM RICHER Michel et Emmanuel (observation A63-SGM-IND-0072) Terrier 123.
Exploitants sylvicoles à SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE.

- Soulignent qu'ils sont expropriés pour la 7^o fois. Au total avec l'autoroute et divers autres projets c'est plus de 20 ha qui leur ont été retiré. Ils regrettent que les conséquences économiques des expropriations n'aient pas été étudiées dans le dossier. Ils estiment en effet que cette nouvelle ponction rend le reste des parcelles inexploitable et demandent une indemnité pour perte d'exploitation.
- demandent de justifier l'implantation d'un bassin sur leur parcelle : en effet, la parcelle voisine A018 appartient à ASF (vérifié sur le cadastre)
- préféreraient un échange de terres sylvicoles plutôt qu'une acquisition pure et simple par ASF.

L'observation portant sur l'implantation du bassin est traitée dans la réponse à la question Q741.

La perte d'exploitation restera à justifier. L'échange de terre est une solution complexe très peu souvent envisagée car, en général, elle n'aboutit pas.

2.7 Impacts sur les eaux

Une observation sur à ce thème au nombre d'une a été formulée par un particulier et concerne la commune de SAUBION. Madame PELLIZON (observation A63-SAU-IND-0125) demande l'amélioration et la suppression des inondations des parcelles A n°1386 et A n°798 par les eaux de la plateforme autoroutière.

Question au maître d'ouvrage:

Q-271 Les nouvelles dispositions projetées (Création d'un réseau de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme sur l'ensemble de l'itinéraire) sont-elles susceptible de régler les nuisances subies par Madame PELLIZON ?

L'étude détaillée du projet dans ce secteur permettra de faire un diagnostic du dysfonctionnement annoncé par ce particulier. Le système de collecte des eaux de ruissellement permet en général de régler ce type de nuisances. Dans le cas où la cause serait autre (problème de topographie, buses sous plate-forme bouchées,...) la correction spécifique sera apportée, sauf si l'analyse montre que l'inondation provient d'une cause extérieure à A63.

2.8 Perte de valeur

Une observation (A63-OND-PAR-0041) sur ce thème a été formulée par la SNC FONCIERE LE BON COIN représentée par son gérant Pierre DAGEST, et concerne la commune d'ONDRES. Parcelles 108/08,108/07

« Titulaire d'un permis de construire PC 040 209 12 D0067 sur les parcelles sujet de l'enquête publique pour la réalisation de 3 immeubles à usage d'habitation, avec assainissement individuel par filtre à sable drainé avec exutoire sur la parcelle 108/08 selon les prescriptions du SYDEC après étude d'infiltration réalisée par le Cabinet ETEN, merci de me justifier l'emprise sur la parcelle 108/08 même si vous faites l'acquisition de cette parcelle, pensez-vous que mon projet reste compatible avec le vôtre : cette parcelle restera l'exutoire des immeubles édifiés sur la parcelle 108/07 Autre option possible : vous prenez à votre charge le raccordement au réseau d'assainissement collectif de ces constructions. »

Question au maître d'ouvrage:

Q-281 Quelle option est retenue par le Maître d'ouvrage ?

Les emprises du projet sur la parcelle 108/08 servent à couvrir les besoins des travaux : réalisation de la troisième voie de l'autoroute, des terrassements et du merlon antibruit qui vient assurer la continuité du déblai voisin.

La compatibilité des deux projets devra être confirmée lors des études de détail ultérieures.

Ceci étant, le sujet sera examiné en détail avec la SNC sur la base de son projet technique et des dispositions autoroutières prévues dans ce secteur.

2.9 POINTS SINGULIERS

Les observations du public relatives à ce thème au nombre de quarante-quatre et ont toutes été formulées par des particuliers et des représentants des collectivités territoriales.

2.9.1 M. le maire de BENNESSE-MAREMNE est préoccupé par le rétablissement de l'ouvrage (RD n°71) et son utilisation par les véhicules, cyclistes et piétons.

Le tablier de l'ouvrage par lequel la RD n°71 franchira l'autoroute permettra-t-il l'implantation d'une voie dédiée aux automobiles, cyclistes et piétons ?

M. le maire de BENNESSE-MAREMNE souhaite aussi avoir des précisions sur les zones de dépôt et aires de stockage de matériaux, temporaires ou définitifs, qui pourraient être aménagés sur sa commune

Questions au maître d'ouvrage:

Q-2911 D'une manière générale, le Maître d'ouvrage peut-il établir un tableau récapitulatif des largeurs de tablier des ouvrages franchissant l'autoroute, et des possibilités d'affectation de la voie portée, avec la largeur des voies ? (Véhicules cyclistes et piétons)

Il s'agit du tableau récapitulatif (pièce E - annexe 6 – tableau 3.5 de l'Enquête Publique) néanmoins, un document graphique venant le compléter est reporté en annexe. A noter que sur la commune de Benesse Marenne, il s'agit de la RD n° 28 (et non RD71 située sur la commune de Labenne).

Q-2912 Les éléments concernant les aires temporaires de travaux sont-ils disponibles ? Sinon, quand et comment seront-ils portés à la connaissance des maires et des particuliers ?

Les aires temporaires de travaux ne sont pas connues à ce stade d'avancement. Celles-ci sont généralement définies par les entreprises au moment de la consultation des travaux. Elles dépendent de l'allotissement des travaux et de la stratégie d'exécution des entreprises.

Les informations seront apportées soit par le Maître d'ouvrage, soit par les entreprises qui dans certains cas, vont solliciter directement les collectivités ou les riverains pour la mise à disposition de terrains ou d'équipements existants. Il arrive aussi que les Collectivités ou les propriétaires fassent des propositions de mise à disposition. Cela coïncidera avec la préparation des travaux en grande masse à partir de début 2017.

2.9.2 Monsieur le Maire de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE demande si le pont 1407, qui doit être détruit et reconstruit devra permettre le croisement des engins agricoles et le passage sécurisé des piétons et cyclistes.

Il demande aussi d'ajouter un encorbellement au tablier du pont PS1396-2 pour permettre le passage sécurisé des piétons et cyclistes. Vinci ne serait pas d'accord : ce pont ne serait pas modifié. Or ce pont se trouve sur le parcours d'une voie du plan de cheminements doux de MACS

Monsieur le Maire de SAUBION demande que le nouveau pont intègre sur la RD 112 le passage sécurisé des liaisons douces.

Monsieur le Maire de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE demande d'aménager le pont situé au nord du village en direction d'ATLANTISUD pour créer une liaison douce sécurisée. Par ailleurs, La reconstruction du pont de la route des Monts à SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE devra être suffisamment large pour assurer le croisement des véhicules agricoles et réaliser une liaison douce sécurisée permettant le passage des cycles et piétons.

Questions au maître d'ouvrage:

Q-2921 Le tablier de l'ouvrage 1407 permettra-t-il l'implantation d'une voie dédiée aux automobiles, cyclistes et piétons ?

Voir réponse à question Q2925

Q-2922 Le tablier de l'ouvrage PS 1396-2 permettra-t-il l'intégration du plan de cheminements doux de MACS ?

Voir réponse à question Q2925

Q-2923 Le tablier de l'ouvrage par lequel la RD n°112 franchit l'autoroute permettra-t-il l'intégration du plan de cheminements doux de MACS ?

Voir réponse à question Q2925

Q-2924 Le tablier de l'ouvrage de la route des MONTS à SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE permettra-t-il l'intégration du plan de cheminements doux de MACS ?

Voir réponse à question Q2925

Q-2925 Le tablier de l'ouvrage situé au nord du village, en direction d'ATLANTISUD sera-t-il suffisant pour créer une liaison douce sécurisée ?

Le PS 139.6 porte la route départementale 810 et n'est pas modifié par le projet. La circulation douce (liaison avec Atlantisud) pourrait être reportée sur les routes des Monts dont le pont sera reconstruit et son tablier pourra être adapté.

Le pont de la route départementale 112 sera aménagé pour une circulation douce (cf. également aux réponses des questions Q29172 & 29181).

2.9.3 Le maire de Bénèze-Marenne demande que le nouveau giratoire qu'ASF va créer sur la RD 28 après la sortie du péage de CAPBRETON soit suffisamment dimensionné. Le président du Conseil Départemental demande que les caractéristiques en soient arrêtées avec lui. M. Kerrouche, président de MACS ajoute qu'il est « *important que le nouveau giratoire qu'ASF va créer après la sortie du péage soit suffisamment dimensionné* ».

Question au maître d'ouvrage:

Q-2931 Le Maître d'ouvrage s'engage-t-il à prendre contact avec les services du Conseil Départemental afin de fixer en commun les caractéristiques géométriques du giratoire ?

La définition d'un giratoire sur une route publique est menée conjointement avec le gestionnaire de la voie. Les caractéristiques (diamètre et dispositifs de raccordement) seront arrêtées après accord du Conseil départemental des Landes.

2.9.4 L association Bénesse-Environnement et Monsieur DEVIVILLE de BENNESSE-MAREMNE demande les raisons de l'abandon d'un revêtement antibruit au profit d'un enrobe plus résistant (pour la zone de péage)

Question au maître d'ouvrage:

Q-2941 Le Maître d'ouvrage peut-il apporter des justificatifs ? Quelles solutions pour réduire le niveau des bruits générés par les roulements, ralentissements et accélérations à hauteur de la gare de péage de Bénesse ?

Les chaussées des zones situées juste en amont ou en aval d'une gare de péage sont fortement sollicitées par les freinages et les accélérations. La dalle de péage est d'ailleurs constituée en béton. Afin de maintenir en bon état de surface (sans décollement des granulats dû à l'usure) le revêtement dit « enrobé drainant », d'une granulométrie ouverte, n'est donc pas utilisé dans ces zones singulières. Le calcul de la contribution sonore est mené à partir des caractéristiques du revêtement mis en œuvre. Suivant les résultats les dispositions appropriées sont prises en conformité avec les règles.

2.9.5 Monsieur DE VIVILLE de BENNESSE-MAREMNE demande que l'intensité lumineuse de l'éclairage de la gare de péage de BENNESSE-MAREMNE soit réduite ?

Question au maître d'ouvrage:

Q-2951 Cette demande est-elle recevable ? Y-a-il des solutions pour réduire les nuisances visuelles de nuit ?

L'intensité lumineuse d'une zone telle que la barrière de péage pleine voie de Benesse Marenne est fixée par les règles de l'art et les textes intégrant des critères liés à la sécurité s'agissant d'un point singulier de l'itinéraire.

La marge de manœuvre est extrêmement limitée. Une vérification sera réalisée et s'il ressort qu'une réduction est possible en respectant les obligations elle sera mise en œuvre.

2.9.6 Propriété de Mme Duha Marguerite, épouse Graciet décédée le 11/10/2014. Succession indivision : M. Graciet André, son époux ; M. Graciet Dominique ; Mme Graciet Marie-Odile ; Mme Graciet Marie-Alix ; M. Graciet Jérôme ; M. Graciet Julien ; Mlle Graciet Quitterie. Parcelles AS231 ; AS233 ; AS238 ; AS246 et AS241, (observation A63-BNM-PAR-0022)

« L'élargissement de l'autoroute prévoir l'expropriation de toutes ou parties des parcelles citées ci-dessus, d'une part pour élargie la plateforme de la 2x3 voies ce que nous ne contestons pas, d'autre part pour élargie le pont dont nous considérons l'emprise trop importante.

Il convient dans un 1er temps de nous préciser les éléments techniques de l'élargissement de ce pont pour considérer le bien-fondé de cette emprise, particulièrement sur AS231 et AS233

Nous souhaitons également avoir des informations, sur la route prévue parallèlement par la communauté de communes venant se brancher sur le giratoire de MENDY. Il semblerait que la MACS profite de l'élargissement de l'A63 pour réaliser cette voie sans entreprendre une quelconque démarche auprès de nous.

Enfin l'ensemble des parcelles sont constructibles en zone AUx, l'indivision y prévoit un lotissement d'activités. Il conviendra donc de considérer cette spécificité dans la valorisation des parcelles expropriées et les possibles compensations. »

Questions au maître d'ouvrage:

Q-2961 Le Maître d'ouvrage peut-il mieux préciser les contours du projet à cette hauteur ? Qu'est-ce qui justifie l'ampleur de l'emprise ? Est-il possible de la réduire ? Le rétablissement du chemin rural de LESCOUSLERE est-il prévu dans les emprises à acquérir ?

Cette observation est traitée par la réponse à la question Q821.

Q-2962 Qu'en est-il de la refonte du péage de Capbreton ?

Le réaménagement de l'échangeur de Capbreton, fortement sollicité durant les périodes de vacances, est destiné à améliorer la fluidité de la barrière et comprend :

- l'agrandissement des couloirs et l'augmentation du nombre de couloirs ;
- l'amélioration de la géométrie du raccordement des voies à la barrière facilitant la circulation avec une sécurité augmentée pour les usagers et le personnel amené à intervenir ;
- l'amélioration du raccordement sur la voirie publique par la création d'un carrefour giratoire.

Ce réaménagement sera mené en cohérence avec les travaux d'aménagement à 2x3 voies qui nécessitent en particulier la construction de nouveaux ponts et l'assainissement de la plateforme.

Q-2963 Le « microcosme » local a émis le souhait d'un échangeur au niveau de TYROSSE. Est-il prévu dans le cadre des travaux ?

Un nouvel échangeur au niveau de St Vincent de Tyrosse n'est pas prévu dans le cadre des travaux (cf. réponse à la question n° 223 ci-dessus).

2.9.7 Pollution à l'Anglamol

La visite des lieux a permis la CE de constater une petite zone potentiellement polluée (Anglamol ? hydrocarbure ? les deux ?) à proximité du lieu proposé pour le bassin BM 536.

Le conseil municipal de BENNESSE-MAREMNE : rappelle qu'à la suite de l'accident autoroutier de 2013 concernant un poids lourd, une pollution à l'ANGLAMOL a été enregistrée rendant encore impossible toute exploitation à l'heure actuelle. Il demande donc de déplacer de quelques mètres ce bassin, de manière à le situer précisément sur la parcelle touchée en 2013. Le syndicat de rivières souligne lui aussi que l'implantation du bassin BM 536 se situe sur une zone potentiellement polluée par la présence de l'Anglamol dans le sédiment. Cet élément n'est pas abordé dans le dossier. Il souhaite connaître comment s'articulera la réalisation du bassin et la dépollution du site. Aurait souhaité que ce projet se fasse selon les règles de l'art et que tous ses impacts soient parfaitement maîtrisés. . M. Kerrouche, président de MACS, évoque l'accident et souligne l'importance de traiter

désormais de telles situations correctement. Il souligne l'importance des investissements de ce projet qui doit donc justifier des mesures complètes et efficaces.

M. le député Jean-Pierre DUFAU demande que les travaux d'élargissement soient l'occasion de dépolluer le site à l'endroit potentiellement pollué. Il estime qu'en déplaçant un peu le bassin prévu par le projet (voir croquis ci-dessous) à cet endroit situé au point bas, il serait possible de cumuler les travaux de construction du bassin BM 536 avec la dépollution du sol.

Cet avis est partagé par l'association « Bénesse-environnement¹ (observation A63-BNM-PAR-0015) et par le propriétaire (M. Gemain Georges - A63-BNM-PAR-0018). Toutefois celui-ci propose, de préférence, le déplacement de l'autre côté de l'autoroute dans une zone qui serait moins pénalisante pour la sylviculture. L'association estime que qu'il est possible de mettre ce bassin côté terre en conservant l'isolation phonique déjà proposée.(54+000) avec chicane pour accès à A63 avec raccordement au réseau hydraulique existant.(OH 536) M. Gemain Nicolas (observation A63-BNM-IND-0108) fait la même demande « *Un bassin de décantation BM 536 est prévu sur le terrier 130. Sur cette zone a eu lieu le 15 mai 2013 une pollution aux hydrocarbures suite à un accident sur l'autoroute. A ce jour il y a toujours des odeurs et la présence de cette pollution sur le ruisseau exutoire de l'autoroute. Une remise en état préalable est nécessaire à tout futur aménagement* »

Questions au maître d'ouvrage:

Q-2971 Le déplacement du bassin BM 536 de l'autre côté de l'autoroute est-il possible ?

Cette observation est traitée par les réponses aux questions Q741 & 542.

Q-2972 Sinon, un déplacement dans la zone polluée, au point le plus bas, impliquant la dépollution de cette zone, peut-il être opéré ?

Le déplacement du bassin (côté mer) au droit de la zone polluée et la dépollution sont deux problématiques différentes.

Q-2973 Si oui, le maître d'ouvrage peut-il s'engager à dépolluer cette zone quelle que soit la position exacte retenue pour le bassin ?

La dépollution du site est un élément extérieur au projet et l'accident de 2013 qui en est la cause, a fait l'objet d'une procédure en justice qui n'a pas abouti. Aussi, le Maître d'ouvrage ne peut s'engager à dépolluer cette zone.

2.9.8 Le syndicat de rivières est inquiet sur l'efficacité du fossé enherbé prévu par le projet (FSE 506). Son déversoir se situera dans le thalweg qui repart vers la zone d'activité. ASF estime l'incidence limitée mais le syndicat demande que le surplus d'eau qui ne peut pas franchir l'ouvrage OH 506 soit renvoyé non vers la ZA mais vers le réseau de surface à hauteur du hameau de BROCCQ (création d'un fossé ou d'un conduit)

Question au maître d'ouvrage:

¹ « *Il serait plus opportun que le bassin soit fait à ce niveau (AK172,174) en enlevant cette terre polluée qui doit être traitée (les Barthes d'Angresse ne seraient pas impactées 2 fois par anglamol et par le bassin)* »

Q-2981 Le Maître d'ouvrage peut-il prendre en compte la proposition, du syndicat ou mieux justifier la solution proposée dans le dossier ?

Le Maître d'ouvrage a bien noté l'inquiétude du syndicat et examinera les 2 solutions alternatives avant de faire un choix définitif. Il apportera les éléments complémentaires au syndicat.

2.9.9 Monsieur DE CAUPENNE (observation A63-BNM-IND-0097) constate que ses terrains (Terrier 108/1, 108/6, 108/7) seraient expropriés pour construire un bassin de rétention. Cette construction détruirait partiellement une butte boisée qui protège efficacement contre le bruit. Il estime qu'il serait préférable de mettre le bassin un peu plus au nord (partie plane) ou d'agrandir le petit bassin déjà existant

Question au maître d'ouvrage:

Q-2981 Le Maître d'ouvrage peut-il prendre en compte la proposition, du syndicat ou mieux justifier la solution proposée dans le dossier ?

Ce secteur est extrêmement compliqué du fait :

- des infrastructures (barrière de péage pleine voie, bretelles de l'échangeur) ;
- du caractère extrêmement plan (horizontal) du secteur, une pente très faible avec des sens d'écoulements qui peuvent varier.

La solution mise à l'enquête fonctionne. Le Maître d'ouvrage note la suggestion du propriétaire et examinera ce type de solution alternative mais ne peut s'engager sur une éventuelle modification. Les éléments résultant de l'examen seront portés à la connaissance du particulier.

2.9.9 Monsieur HARGROVES Jean-Marc (observation A63-BNM-IND-0098) commune de LABENNE Parcelle B163 près de l'usine Bonduelle à LABENNE demande que l'accès à la maison soit maintenu pendant les travaux. En cas de dégradation qu'il soit remis en état. Demande aussi la nature des travaux prévus pour rétablir le chemin qui conduit à la voie ferrée.

Question au maître d'ouvrage:

Q-2991 Le Maître d'ouvrage peut-il apporter des réponses à M. Hargroves ?

Les accès aux habitations sont évidemment maintenus lors des travaux, lesquels peuvent amener une gêne temporaire. Les dispositions nécessaires sont définies sur place et avec les interlocuteurs concernés, cela entre tout à fait dans la mission du constructeur. Il en est de même pour la remise en état des chemins d'accès (ou autres voies de circulation) après travaux en cas de dégradation.

2.9.10 Monsieur GEMAIN Georges (observation A63-BNM-IND-0102) de BENESSE-MAREMNE souhaite que le bassin BM 551 soit déplacé soit de préférence de l'autre côté de l'autoroute, soit un peu plus au nord. L'association Bénesse-environnement rappelle que ce bassin prévu côté mer sur une parcelle cultivable pourrait être déplacé vers bordeaux à la limite d'Angresse dans les taillis avec déversoir déjà existant ou bien dans la parcelle appartenant à ASF côté terre.

Par ailleurs M. Gemain Georges craint des problèmes d'accès à la maison n° 95 et des fissures dans la grange de la maison n°96.

Questions au maître d'ouvrage:

Q-29101 Les adaptations du bassin BM 551 sont-elles possibles ? Quelle serait la solution retenue par ASF ?

Cette observation est traitée dans la réponse à la question Q741.

Q-29102 Comment le Maître d'ouvrage entend-t-il dissiper les craintes de M. Gemain ?

Certains particuliers craignent des difficultés d'accès à leur habitation durant les travaux. Comme indiqué en Q2991, les accès sont maintenus durant le chantier. Il peut y avoir une gêne mais ce type de sujet trouve toujours une solution concertée entre riverains et constructeurs.

La crainte de fissures dans la grange ou dans les habitations est également légitime. C'est un phénomène lié aux vibrations engendrées par le terrassement des déblais, le compactage des remblais ou simplement la circulation des poids lourds à proximité des bâtis concernés. Un sous-sol rocheux transmet plus « facilement » les vibrations vers les fondations. Ici, avec un sous-sol sableux, cette condition aggravante n'existe pas. Néanmoins, le risque subsiste. Dans les configurations où le risque de fissures existe (cf. ci-dessous) un état des lieux est fait par un huissier, en présence du propriétaire et aux frais d'ASF. Le constat d'huissier est remis au propriétaire. Au fil du temps, en cas d'apparition de fissures, le propriétaire informe ASF et l'huissier est à nouveau mandaté.

En fin de travaux, en cas de fissures avérées, une solution de réparation ou d'indemnisation est définie en accord avec le propriétaire.

2.9.11 Association BENNESSE-ENVIRONNEMENT (observation A63-BNM-IND-0106) note qu'au niveau du péage de Bénesse Maremne (diffuseur 8) les niveaux acoustiques des maisons sont supérieurs en situation avec protection confortées par rapport à état initial.(cf. carte isophone). Le revêtement prévu est plus solide mais plus bruyant pour les riverains. Nous demandons la pose d'un revêtement type RI qui permet une nette réduction de bruit de 3 à 5 dB(réf : CETE est ; P.Demizieux réunion du 12/04/2012 club des concepteurs routiers). Nous n'avons pas retrouvé le type exact de revêtement prévu.

Elle demande en outre que « *Les merlons MEA 1531 MEA 1532 (soient) être prolongés vers Bordeaux pour protéger la maison 099 du bruit (60à65 db) qui s'infiltré et bien notée sur carte isophone VP08/16.* »

Elle ajoute que « Sur les surfaces cultivées le merlon demande une base très importante et prend une grande superficie au sol alors qu'un mur permet de conserver la superficie cultivable et permet une bonne protection phonique : changement des merlons (MEA 1510,1515) en mur. »

Questions au maître d'ouvrage:

Q-29111 Est-il possible d'utiliser un revêtement moins sonore aux approches du péage de Bénesse ? Sinon, quelles solutions pour réduire les niveaux de bruits de freinage et d'accélération générés par cette gare ? (voir aussi les questions du chapitre 3. et notamment la question Q-341

Le choix du revêtement sur la barrière de péage pleine voie de Benesse Maremne a fait l'objet d'une réponse à la question n° Q2941.

Q-29112 Quelles décisions sont prises pour la prolongation des merlons MEA 1531 MEA 1532, sur la base de quels justificatifs ?

La contribution sonore sur le bâti 99 est abaissée par le projet. Des ajustements de la position et de la longueur du merlon seront pris en compte pour réduire l'effet d'ouverture liée au raccordement de l'accès de service.

Q-29113 Quelles décisions sont prises pour le changement des merlons (MEA 1510,1515) en mur, sur la base de quels justificatifs ?

La protection par merlon est bien adaptée à la configuration des terrains et permettra une meilleure intégration au site (cf. réponse à la question Q29124).

2.9.12 Monsieur GEMAIN Nicolas (observation A63-BNM-IND-0108) de BENNESSE-MAREMNE suggère que « *L'Aménagement des routes de chantier Il faut profiter de la route de chantier située entre pont de la route d'ANGRESSE jusqu' au péage de BENNESSE-MAREMNE pour son aménagement en route de délestage qui améliorera la sécurité(sortie de camions) à ce niveau et la fluidité du trafic dans le village.*

Par ailleurs, il fait les trois remarques suivantes

- « *Au niveau du terrier 129 parcelle 242 et 243, un bassin de décantation est prévu. A l'origine cette prairie est un remblai des premiers travaux de construction de l'A63. A moins d'un 1 mètre de profondeur le sous-sol est une vernière du même état que la parcelle 245. Aussi cette dernière parcelle n'est destinée à rien alors que la 242 243 est une prairie.*
- « *Au niveau du terrier 126 parcellaire 210, 211, un merlon est prévu pour isolation phonique. Cependant cette butte de terre entraine une consommation non négligeable de surface agricole alors qu'un mur aurait une incidence moindre. On remarque sur les cartes isophones que l'efficacité du mur est supérieure au merlon.*
- « *Au niveau du pont d'ANGRESSE, le bassin de rétention consomme du foncier agricole. Un aménagement épousant les courbes de la route permettrait de réduire l'impact sur la terre agricole. »*

Questions au maître d'ouvrage:

Q-29121 Quelles décisions sont prises concernant la création d'une route de délestage entre le pont d'Agresse et le péage de Capbreton ?, sur la base de quels justificatifs ?

Il a été évoqué la possibilité d'assurer une continuité entre le rétablissement du chemin rural de Lescoutère au sud raccordé sur le carrefour giratoire de la RD 28, et le chemin de Houdin au nord raccordé à la RD 465, en créant entre ces deux rétablissements de chemin une voie de chantier. Ce tronçon nouveau aurait pour longueur environ 0.6 km.

Les surfaces nécessaires au rétablissement des chemins et à la création de la voie de chantier ont été incluses dans les emprises présentées à l'enquête. Elles se traduisent par des surlargeurs. A l'extrémité sud, le raccordement direct d'une voie sur le carrefour giratoire, améliorant de façon nette la situation initiale, nécessite de plus des surfaces assez importantes. Côté nord et raccordement sur la RD465, la présence des installations d'horticulture a fait que le carrefour entre le chemin de Houdin et la RD 465 est rétabli dans des conditions analogues à la configuration actuelle.

En termes de largeurs et de structure de chaussées, les besoins pour une voie de chantier sont supérieurs à ce qui est retenu pour le rétablissement d'un chemin d'exploitation parallèle à l'autoroute. L'obligation du Maître d'ouvrage est de restituer des voies latérale à l'identique. Cela pourrait se traduire par une suppression des surlargeurs.

Il est légitime pour la Mairie de Benesse Maremne et certains particuliers proches, de réfléchir à la transformation de cette voie de chantier en une « voie de lestage » de Benesse Maremne entre Angresse, route départementale n°465, et la route départementale n°28. Le Maître d'ouvrage pourrait si tous les intervenants étaient d'accord, ne pas procéder au « démontage » de la voie de chantier et rétrocéder la surface d'emprise correspondante, qui devra être alors déclassée du domaine public autoroutier, à la collectivité porteuse du projet de voie de délestage.

Il faut néanmoins attirer l'attention sur les points importants suivants :

- la procédure actuelle relative à l'aménagement de l'autoroute A63 ne peut pas être utilisée pour une autre destination. Il ne peut y avoir détournement de procédure ;
- les procédures relatives à l'opération autoroutière doivent être respectées, en particulier, la rétrocession des terrains acquis doit être proposée en priorité aux propriétaires initiaux qui doivent se déterminer formellement et peuvent s'ils le souhaitent redevenir propriétaires des terrains ;
- la Collectivité, porteuse du projet de voie de délestage devra engager toutes les procédures, notamment les enquêtes publiques, nécessaires à la création d'une nouvelle liaison.

Q-29122 Erreur de numérotation **Q29124**. Le bassin sur les parcelles 210 et 211 du terrier 126 peut-il être déplacé ?

Cette observation est traitée dans la réponse à la question Q741.

Q-29124 Erreur de numérotation **Q29122**. Le merlon projeté sur les parcelles 242 et 243 du terrier 129 peut-il être remplacé par un mur ?

Dans l'absolu, tout merlon peut être remplacé par un mur. Les deux types de protection sont équivalents en termes de protection. Un mur occupe moins d'emprise mais reste un objet artificiel dans l'environnement naturel surtout campagnard ou forestier. Il peut également nécessiter plus d'entretien au cours du temps.

Un merlon constitue un élément naturel, rapidement végétalisé ou boisé, il efface en partie l'impact de l'infrastructure sur le paysage. Cette meilleure intégration fait également partie des motivations de l'opération d'aménagement. Il nécessite également de l'entretien et est en général moins cher à la construction sauf déficit en matériaux et longue distance de transport. Ici, le choix d'un merlon est bien approprié à la configuration des lieux et à l'ensemble des considérations ci-dessus.

Q-29125 Le bassin de rétention près du pont d'Angresse peut-il être redessiné ?

Les bassins de rétention consomment du foncier, c'est un fait. C'est aussi la contrepartie d'une meilleure protection des milieux naturels.

Le bassin proche du pont d'Angresse a déjà été redessiné, répondant déjà à une demande exprimée au cours de la concertation. Le Maître d'ouvrage a montré d'ailleurs qu'il fait des efforts financiers car la configuration actuelle, plus complexe que la situation standard,

impose le déplacement d'une voie communale, l'acquisition de parcelles et une géométrie particulière du bassin.

Le renouvellement de cette demande est compréhensible, le Maître d'ouvrage réexaminera au stade des études détaillées s'il est encore possible d'optimiser encore la surface occupée par le miroir du bassin. Il faut noter que le fonctionnement d'un bassin dépend directement de ces caractéristiques géométriques en plan (générant l'itinérance des eaux et leur décantation) et en altitude (pour l'écoulement et le rejet), il faut donc faire en fonction de ces données de base.

2.9.13 Monsieur DEVIVILLE de BENNESSE-MAREMNE -(observation A63-BNM-IND-0109) écrit : « Il est envisagé d'implanter au moins 1 bassin de rétention supplémentaire entre LELANNE et l'autoroute. M J de CAUPENNE a dit à BENESE ENVIRONNEMENT qu'il demandait le déplacement du bassin prévu par ASF La présente note se rapporte au futur bassin Est Il est nécessaire d'éviter de nouveaux abattages d'arbres Pour cela il existe au moins trois solutions

- Prolonger au sud l'actuel bassin Sud ;
- Créer un bassin dans l'actuel fossé existant et relier les bassins sud et centre ;
- Implanter le futur bassin dans la zone marécageuse située à l'ouest de la zone comprise entre les actuels bassins centre et nord sans couper la haie d'arbres récemment plantée par ASF.

Question au maître d'ouvrage:

Q-29131 Quelles choix propose le maître d'ouvrage concernant la création d'un bassin supplémentaire à hauteur du péage de Bénesse ?, sur la base de quels justificatifs ?

La réponse technique a été apportée ci-dessus (cf. Q2981). Il faut aussi noter que la coupe de pins, que le particulier considère comme préjudiciable, provient essentiellement des coupes naturelles des secteurs en exploitation entourant son habitation. Les surfaces des bassins autoroutiers sont forcément plus limitées et plus éloignées que celles qui impactent directement ce particulier.

2.9.14 Le conseil municipal de BENNESSE-MAREMNE : « exige qu'une aire de covoiturage soit créée, identifiée, calibrée, en partenariat avec les autres instances (propriétaires, conseil général, communauté de communes...). En effet, disposant sur le territoire de la commune d'un échangeur autoroutier, nous constatons l'usage de plus en plus fréquent d'une aire de covoiturage « sauvage », en bordure de la zone commerciale d'ARRIET. L'aire de covoiturage est désormais totalement saturée en véhicules. Cette situation d'engorgement est source de vif mécontentement des commerçants et riverains de la zone d'ARRIET. C'est pourquoi, à l'occasion de ce projet il est important de trouver une solution pérenne à cet important problème. »

Question au maître d'ouvrage:

Q-29141 Quelles sont les propositions du maître d'ouvrage pour la création d'une aire de covoiturage à la sortie du péage de Bénesse ?, sur la base de quels justificatifs ?

La création d'une aire de covoiturage ne fait pas partie du programme d'aménagement soumis à l'enquête publique.

Néanmoins, ainsi que le Maître d'ouvrage l'a déjà annoncé, ASF accompagne ce type d'actions, en général en partenariat avec la collectivité demanderesse. Le Maître d'ouvrage poursuivra sa réflexion avec la commune pour trouver une solution qui fonctionne sur le plan technique et qui recueille un avis favorable de tous.

Une solution correspondant à une parcelle du domaine autoroutier, adjacente à la gare de péage de Capbreton est citée dans une observation. Au-delà de l'action de partenariat qui doit être mise en œuvre, il faut vérifier les problématiques de foncier et d'accès en toute sécurité. Pour aller plus loin dans ce domaine, le Maître d'ouvrage se rapprochera des collectivités pour les accompagner au mieux, étant rappelé que ce type d'action est déconnecté du programme d'enquête tout en étant réalisé dans le même calendrier.

2.9.15 Mesdames DUZERT Virginie et Valérie demeurant 73, Route d'ARROUN 40 230 SAUBION (observation A63-SAU-IND-0124) signalent que sur la parcelle n° B n° 492, il existe des constructions : une volière, un studio à ossature bois comprenant (une cuisine, une salle de bains, des WC et une pièce). Ces constructions sont raccordées aux réseaux publics d'adduction d'eau potable, d'électricité, les eaux usées sont traitées par fosse septique. Mesdames DUZERT souhaitent que les réseaux soient maintenus en l'état. Le pont de franchissement de l'autoroute est reconstruit au même endroit. Mesdames DUZERT souhaitent que le tracé du raccordement de la RD n°337 soit déplacé vers l'Est sur les parcelles n° B 450, B445, et B 442 de façon à s'éloigner du bâtiment situé sur les parcelles B n°315, B n° 313 et B n° 345.

Question au maître d'ouvrage:

Q-29151 Est-il possible d'éviter d'impacter la parcelle B 442 par la construction d'un mur de soutènement par exemple ?

La demande est légitime. Une telle solution sera examinée lors des études détaillées mais on ne peut donner de garantie sur la faisabilité.

Ce point fera l'objet d'un examen détaillé en liaison avec le particulier.

2.9.16 Monsieur Francis LAPEBIE Président du Syndicat des rivières Côte-Sud (observation A63-INT-IND-0129) note que « *la connexion de l'ouvrage FSE 506 au talweg est peu pertinente au vu des difficultés hydrauliques présentes sur le site. Une connexion au réseau hydrographique de surface serait plus pertinente. Cette proposition n'impacterait pas la zone humide comme précisé dans la réponse des ASF à notre proposition. En effet le débit continuera à transiter par l'ouvrage OH 506 en saturation hydraulique l'excédent rejoindra alors le réseau de surface. Nous souhaitons que cette solution soit étudiée.* »

Question au maître d'ouvrage:

Q-29161 Que répond le maître d'ouvrage à la proposition du syndicat de rivières concernant le FSE 506 ? Sur la base de quelles justifications ? ?

Le Maître d'ouvrage est d'accord pour étudier cette solution qui paraît présenter des avantages.

2.9.17 Monsieur Eric KERROUCHE Président du MACS rappelle que « *le territoire, traversé par l'ouvrage, compte peu de voiries structurantes. De ce fait, les déplacements entre les communes de SOORTS-HOSSEGOR, ANGRESSE, SAUBION, TOSSE, SEIGNOSSE et les échangeurs de l'autoroute sont tous reportés sur la RD810, et traversent les bourgs de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE et BENNESSE-MAREMNE.* »

Il insiste plus particulièrement sur deux points :

1. « *La saturation de cet axe (RD 810), le plus circulé des Landes, et des routes départementales est/ouest durant la période estivale est devenue pénalisante pour*

l'ensemble des activités, notamment économiques du territoire.. La rétrocession des voies de chantier parallèles à l'autoroute pour la création de voiries de desserte, permettrait des itinéraires alternatifs plus courts et ainsi, de désengorger les centre bourgs, de réduire la facture énergétique des usagers et la pollution induite par les déplacements.

« C'est une véritable démarche « gagnant-gagnant » qui est proposée. Les investissements réalisés pour la création des voies de chantier participeraient à l'amélioration directe du fonctionnement du territoire. Dans le cas contraire, ces investissements publics seraient purement et simplement démolis à la fin du chantier.

« Le dossier ne spécifie pas les rétablissements des dessertes locales impactées par l'élargissement. La communauté de commune demande que le rétablissement de ces liaisons, nécessaires au fonctionnement local et agricole du territoire, soit pleinement intégré aux travaux. L'impact en terme foncier de ces rétablissements d'itinéraires n'est cependant pas intégré au dossier soumis à l'enquête publique. »

- 2. « La communauté de commune s'est engagée depuis plusieurs années dans le développement d'un réseau de liaisons douces entre les bourgs du territoire. Ceci, afin de permettre le développement des mobilités alternatives au « tout voiture ». Le schéma directeur de liaisons douces sera ainsi mis en œuvre progressivement. Il importe que l'ensemble des liaisons inscrites dans le schéma directeur soit intégré au dimensionnement des ouvrages de franchissement de l'autoroute. »*

Questions au maître d'ouvrage:

Q-29171 Que propose le maître d'ouvrage pour que les routes et chemins rétablis et/ou créés par le chantier soit intégrés ensuite au réseau local et servir de voies de délestage ou de contournement : profil en travers et en long, notamment largeur, soubassement, revêtement etc... ?

L'aménagement de l'A63 avec un élargissement à 2x3 voies et une meilleure intégration à l'environnement est de nature à améliorer les conditions de circulation actuelle à la RD810 et à renforcer l'attractivité de ces territoires.

Le Maître d'ouvrage est donc satisfait des effets positifs apportés à la collectivité et c'est d'ailleurs l'un des objectifs de l'opération voulu par l'Etat concédant et porté par la société concessionnaire.

La création de voies de délestage et de contournement n'est pas l'objet du programme d'aménagement à 2x3 voies d'A63. Cela constituerait d'ailleurs un détournement de procédure. Une réponse a été faite pour le raccordement de Benesse Maremne (cf. Q29121).

L'obligation du Maître d'ouvrage est de rétablir l'existant (de nombreuses voies sont présentes en bordure d'autoroute : voies forestières, voies agricoles, chemins ruraux, ...).

L'élargissement impose de fait un décalage léger de ces voies vers l'extérieur. Certaines pourront être utilisées durant le chantier ce qui nécessitera un renforcement de structure pour supporter le trafic, mais ce n'est pas le cas de toutes les liaisons car en section courante, les travaux occupent l'emprise même du futur élargissement. La décision d'utiliser ou non des voies latérales ou d'en créer pour le besoin du chantier nécessite de bien connaître la stratégie de réalisation des travaux.

Il n'est pas possible à ce stade, sauf cas particulier, de définir précisément le tracé et le type d'utilisation de ces voies de chantier ni d'établir un synoptique et, à plus forte raison, d'en décrire le profil en travers ou en long, et leur structure.

En revanche, le dossier précise les rétablissements des dessertes locales et même si certaines d'entre elles ne figurent pas, le Maître d'ouvrage a l'obligation de rétablir l'existant à l'identique.

Q-29172 Comment le projet intègre-t-il le schéma directeur des liaisons douces des deux communautés de communes

Les services de MACS ont remis au Maître d'ouvrage le schéma directeur des liaisons douces, document qui donne localisation des futurs itinéraires et les orientations à prendre en compte dans la conception de ces itinéraires. Nous avons retranscrit celles-ci dans les projets de rétablissement et de construction de nouveaux ponts. Les éléments résultants figurent dans le tableau de synthèse (3.5) de l'annexe 6 de la pièce E (intitulé « rétablissement de communications interceptées par le projet »). En réponse à la Commission d'Enquête, un document graphique a été produit et porté en annexe.

Dans tous les cas, le Maître d'ouvrage reconstitue un ouvrage identique en largeur (mais le profil en travers peut être recomposé pour améliorer la circulation piétons/cyclistes) ou plus large pour créer une voie douce spécifique.

Dans certains cas, il a été répondu à la collectivité par la négative, par exemple pour l'ouvrage portant la RD810 à St Geours de Maremne lequel n'est pas modifié par l'aménagement à 2x3 voies. Le projet tel que décrit, satisfait aux obligations du Maître d'ouvrage et répond aux orientations figurant au schéma directeur. Des ajustements dans la composition du profil en travers s'avéreront peut-être nécessaires lors de l'établissement des conventions de rétablissement à passer avec les gestionnaires, ces conventions intègrent en effet les plans précis et détaillés des ouvrages qui écartent toute ambiguïté sur le type d'ouvrage à construire et à remettre au gestionnaire en fin de travaux.

2.9.18 Monsieur le Président du Conseil Départemental des Landes demande des précisions et formule des observations sur le rétablissement des routes départementales :

- *« De manière générale les passages supérieurs qui seront tous reconstruits devront présenter une homogénéité en matière de largeur de trottoirs d'au moins 0,90m dont un d'au moins 1,40m ce qui n'est pas le cas pour le PS 448 sur la RD 71 à LABENNE, ainsi que les PS 572 et PS 583 respectivement situés sur les RD 337 et RD 112 à SAUBION*
- *« Le dossier ne précise pas les tirants d'air des ouvrages réalisés. Il conviendra à minima de maintenir les gabarits existants.*
- *« Pour le PI 464 sur la RD 810 à LABENNE, l'Etat devra également exprimer sa position sur ce sujet car cet itinéraire est utilisé par les transports exceptionnels.*
- *« Plus spécifiquement, le rétablissement du PS 448 sur la RD 71 à LABENNE est proposé au nord de l'ouvrage actuel ce qui était une demande initiale du Département. Toutefois, compte-tenu des contraintes liées à l'urbanisme dans ce secteur, par ASF une reconstruction sur place limitant ainsi l'impact sur les parcelles avoisinantes pourrait être envisagée.*
- *« De plus, la modification du tracé de la RD 126 à ONDRES devra être revue pour améliorer la visibilité en sortie de courbe.*
- *« Dans le cadre du réaménagement de la gare de péage de Capbreton accompagné de la réalisation d'un giratoire sur la RD28 offrant une meilleure visibilité au niveau de l'échangeur, la réalisation d'un shunt permettant d'éviter le giratoire depuis Capbreton en direction de l'autoroute doit être envisagée pour assurer une plus grande fluidité du trafic. Je souhaite que mes services soient étroitement associés à la définition de ce réaménagement situé sur une route départementale. »*

Questions au maître d'ouvrage:

Q-29181 Quelle seront les largeurs de trottoirs des passages supérieurs reconstruits, notamment le PS 448 à LABENNE et les PS 572 et PS 583 à SAUBION,

Comme indiqué ci-dessus (cf. Q29172) les profils en travers sur ouvrages sont définis par des plans précis et détaillés dans les conventions de rétablissement à signer entre les gestionnaires et le Maître d'ouvrage. Il y aura donc forcément accord sur la composition de l'ouvrage.

Le projet tel que défini aujourd'hui ne prévoit pas dans certains cas (PS448, PS572 et PS583) les largeurs minimales de 0.90 m pour l'un des trottoirs, l'objectif ayant été de privilégier un côté de l'ouvrage pour la circulation des piétons et des cyclistes.

Le Maître d'ouvrage reprendra son dossier pour faire concorder les différents besoins :

- largeurs techniques des trottoirs et des voies circulées (pour le Conseil départemental),
- cohérence avec le schéma directeur en liaison douce (pour MACS)

en vérifiant que cela n'aboutisse pas à un surdimensionnement inutile de l'ouvrage, lequel ne constitue qu'un élément ponctuel de l'itinéraire.

Q-29182 Quel seront les tirants d'air des ouvrages réalisés, notamment sur la RD810 ?

Les tirants d'air sont maintenus et en conformité avec les contraintes résultantes des itinéraires de transports exceptionnels.

Q-29183 Une modification du rétablissement du PS 448 sur la RD 71 à LABENNE, notamment pour réduire l'emprise² est-elle envisagée ? Comment ?

Le rétablissement du pont de la route départementale 71 par le nord constitue une réponse appropriée. Elle a été validée par les services départementaux. Une reconstruction sur place, qui impose des contraintes supplémentaires (coupure de l'itinéraire ou pont provisoire qui impose un tracé provisoire et les emprises) n'est pas envisagée ici.

Q-29184 Le tracé de la RD 126 à ONDRES sera-t-il revu ? Comment ?

Le tracé de la route départementale 126 à Ondres n'est pas modifié s'agissant de l'élargissement d'un passage inférieur.

Q-29185 Comment le CD 40 sera-t-il associé au réaménagement de la RD 28 à la sortie de la gare de Capbreton ?

Le Conseil départemental avait demandé (cf. courrier PCG40) un carrefour giratoire au raccordement de la route départementale 26 et de la sortie de l'échangeur. Le Maître d'ouvrage a pris en compte cette demande traduite sur les plans du projet mis à l'enquête.

La demande de shunt est déjà prise en compte et sera examinée en concertation avec les services départementaux et les services de l'Etat. L'expérience montre que ce type de disposition n'est pas simple sur un plan réglementaire. La décision de faire imposera un partage clair et définitif des obligations et des responsabilités, étant entendu que ce type d'équipement nécessite l'approbation par décision ministérielle.

L'association des services départementaux à la définition du réaménagement lié au réseau départemental va de soi et prendra les formes habituelles.

² Voir aussi l'observation de MM Graciet

2.9.19 L'association « Bénesse Environnement » constate le bassin BM516 a une emprise trop importante sur le terrain agricole. Elle estime qu'un bassin du même type que celui fait au niveau du péage (BM498) pourrait se faire dans la courbe de la route prévue.

Question au maître d'ouvrage:

Q-29181 Une modification du bassin BM 516 est-elle envisageable ?

Cette observation est traitée par la réponse à la question Q29125

2.10 Section courante

Les observations du public relatives à ce thème au nombre de sept, ont été formulées par l'association BENNESSE-ENVIRONNEMENT, et des particuliers.

2.10.1 Association BENNESSE-ENVIRONNEMENT (observation A63-COU-IND-0051) : Maison N° 101 (SECAT) Maison située en bordure immédiate et en contrebas de l'autoroute. A construit un mur de 4 m de haut (par rapport à son terrain) pour se protéger du bruit et retenir des coulées de sable. Craint que la limite de l'autoroute élargie ne lui permette plus de manœuvrer derrière sa maison pour rentrer ses engins dans l'abri couvert prévu à cet effet.

Question au maître d'ouvrage:

Q21011 Quelles solutions sont proposées par le Maître d'ouvrage, sur la base de quels justificatifs ?

Le projet prévoit l'édification d'un mur antibruit pour protéger les bâtis du secteur et en particulier l'habitation n°101 située à quelques mètres du tracé autoroutier.

Ce propriétaire est légitime à relever le sujet lié à la surface extrêmement restreinte. Le Maître d'ouvrage examinera avec lui, sur plan précis, la surface restante et les possibilités résiduelles. En cas d'impossibilité, il faudra examiner les solutions alternatives (déplacement de l'abri par exemple).

2.110.2

Ces questions ont été posées anonymement. Elles font référence à des éléments qui se trouvent généralement dans le dossier

- Question anonyme : Le revêtement de la route est-il antibruit ?
- A quelle date sera réalisé le mur antibruit ? Pouvez-vous préciser : la structure, les lieux d'implantation, le début et la fin de cette implantation, le niveau d'efficacité ?

Question au maître d'ouvrage:

Q21021 Le maître d'ouvrage peut-il préciser à quelle date ou à quelle phase du chantier seront réalisés les murs et merlons antibruit ?

Le revêtement du type « enrobé drainant », au-delà de sa fonction principale de drainage des eaux de chaussée est une structure « ouverte » qui réduit les émissions sonores provenant du contact pneus/chaussée. On peut considérer qu'il s'agit d'un revêtement antibruit même si ce qualificatif est un peu abusif.

Les protections contre le bruit seront mises en place en fin de chantier (certains linéaires pourront être placés par anticipation). A titre conservatoire, il vaut mieux prévoir une protection dans la dernière année soit en 2019. Il faut toutefois rappeler que cette protection correspond à des trafics futurs et estimés à 20 ans.

2.10.3 Monsieur Jack LEQUESNE de SAUBION (observation A63-SAU-IND-0047). Ce propriétaire demande à avoir connaissance des plans détaillés du projet au droit de sa propriété (Parcelles n° A 1517 et A n° 1637 qui donnent sur la RD n°112). Le projet de raccordement du projet sur la RD n°112 impacte-t-il les fosses septiques de traitement des eaux usées de l'habitation? Seront-elles reconstruites ainsi que les compteurs EDF et SIBVA?

Question au maître d'ouvrage:

Q21031 Quelle réponse le maître d'ouvrage faire ?

Le projet n'est pas suffisamment avancé pour répondre précisément s'il impacte ou pas le système d'assainissement et les compteurs EDF et SIBVA. Il est bien évident que dans la mesure du possible, le Maître d'ouvrage cherche à réduire l'impact sur les propriétés riveraines. En cas d'impossibilité, un déplacement du réseau est pris en charge par le Maître d'ouvrage.

2.10.4 Monsieur SAINT GERMAIN Raymond BENNESSE-MAREMNE Chemin de BROCCQ (observation A63-BNM-IND-0103) écrit : « *Je suis étonné de voir que, pour construire une voie supplémentaire sur l'A63, vous prévoyez de m'exproprier d'une vingtaine de mètres.* »

Question au maître d'ouvrage:

Q-21041 Quels sont les justificatifs de la Maitrise d'ouvrage ?

Les emprises définies correspondent aux besoins du projet.

2.10.5 FREYLER M. et Mme accompagnent de M VILLENAVE Leur locataire exploitant agricole (observation A63-SVT-IND-0119) s'étonnent que l'on prenne une largeur aussi importante alors que les travaux d'entretien de la clôture se font généralement par l'extérieur

Question au maître d'ouvrage:

Q-21041 Quels sont les justificatifs de la Maitrise d'ouvrage ?

Les emprises définies correspondent aux besoins du projet, de plus l'entretien par l'extérieur nécessite également de l'emprise.

2.11 Bilan/synthèse des observations sur le projet technique

Compte tenu des nombreuses observations recueillies sur le projet et des contrepropositions qui ont été faites,

Q-2111 la commission d'enquête apprécierait que le Maître d'ouvrage réponde à chacune des questions ci-dessus puis établisse une synthèse des caractéristiques techniques du projet.

Cette synthèse pourrait porter sur les points suivants :

- Caractéristiques techniques des ouvrages d'art reconstruits ou adaptés par le projet, et notamment les largeurs des tabliers projetés, ainsi que les caractéristiques de la voie portée par le tablier. Cette synthèse pourrait prendre la forme d'un tableau.

Comme le relève la Commission d'Enquête, les caractéristiques techniques des ouvrages d'art reconstruits ou adaptés pour le projet constituent des éléments essentiels pour les collectivités gestionnaires des voiries correspondantes.

Même si le Maître d'ouvrage a l'obligation de rétablir au moins à l'identique, chaque collectivité et en particulier MACS est attachée à ce que les ouvrages puissent être compatibles à l'avenir avec les schémas d'aménagement d'itinéraires.

Le projet a été établi en prenant en compte le schéma de circulations douces, les caractéristiques retenues figurent au tableau récapitulatif (de l'annexe 6 pièce E) et dans le livret complémentaire joint. Il semble qu'il subsiste quelques interrogations ou demandes de confirmation. Les souhaits non satisfaits correspondent à des ouvrages non modifiés par le projet.

Pour les autres, le Maître d'ouvrage considère avoir répondu à l'attente des collectivités, mais peut comprendre que les documents de l'enquête n'aient pas été suffisamment explicites (malgré les échanges techniques préalables avec les services) et est bien sûr à la disposition pour apporter toutes les explications complémentaires.

S'il est constaté que certaines dispositions ne s'avéraient pas suffisantes, et qu'elles correspondent à des ajustements de projet sans remise en cause ou surdimensionnement inutile, le Maître d'Ouvrage, au terme d'une discussion globale sur les aménagements souhaités par les collectivités, n'est pas opposé à prendre en compte ces ajustements (on pense par exemple à une sur-largeur de 0,50 m pour un trottoir demandé par le Conseil Départemental bien que le côté opposé dispose déjà d'une voie douce de 3.00 m de largeur).

En définitive, la nécessité de la signature d'une convention relative aux rétablissements de voiries fixant les règles de remise de l'ouvrage construit, conduit à la recherche d'un accord entre les parties.

Le sujet, que l'on retrouve sur les différents projets d'aménagement autoroutier trouve son issue au terme de quelques réunions de travail portant sur la résolution globale des problématiques.

- **Caractéristiques techniques de la chaussée, et notamment du revêtement, en section courante, et au niveau de la gare de péage de BENNESSE-MAREMNE.**

La décision de retenir un enrobé dit « drainant » en revêtement de chaussée sur tout le linéaire, constitue un choix fort pour le Maître d'ouvrage. Ce type de structure est bien sûr plus performant et plus onéreux mais offre de meilleures conditions de circulation et de drainage des eaux. Il est également plus fragile et nécessite un entretien plus lourd. Ceci dit, la décision est prise et l'intérêt en matière de limitation d'émissions sonores est avéré. Les calculs de bruit ont pris en compte cette caractéristique (rappelons que ce sont les valeurs relatives à un enrobé drainant légèrement dégradé pour tenir compte de l'usure, qui sont intégrées au modèle de calcul).

La totalité du linéaire étant équipée, c'est la totalité des riverains (sauf exception ci-après) qui bénéficie de la réduction de bruit. Donc même sans protection édifiée en bordure d'autoroute (type mur ou merlon), chaque riverain verra sa situation s'améliorer.

L'exception concerne les linéaires de chaussées correspondant à ce qu'on appelle les « entonnements », en amont et en aval de la barrière de péage en pleine voie de Benesse Marenne.

Ces zones, fortement sollicitées par les freinages et les accélérations, ne sont pas traitées en enrobé drainant mais en enrobé classique, car plus résistant. Pour les riverains concernés, les calculs de bruit sont alors menés avec une émission sonore non réduite, et les dispositions de protection sont bien sûr définies en fonction de cette réglementation en vigueur.

C'est évidemment le cas ici.

- Etablissement d'un plan synoptique de l'ensemble de l'itinéraire concerné (27 km) comportant de part et d'autre de l'ouvrage:
 - Le tracé des voies latérales rétablies ;
 - Le tracé des voies latérales utilisées par les entreprises pour la construction de l'ouvrage ;
 - Les sections de projet ou la continuité des voies latérales n'est pas assurée.
- Ce document pourrait servir de base de discussion avec les deux Communautés de communes existantes sur le territoire.

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

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

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

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

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

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

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

- La liste sous forme de tableau des bassins déplacés à la suite de l'enquête publique ;

La position des bassins est maintenue.

- La liste des actions que le Maître d'ouvrage compte mettre en œuvre pour améliorer la concertation avec :
 - Le Département des Landes ;
 - Les deux Communauté de communes présentes sur le territoire (MACS et CC du SEIGNANX) ;
 - Les neuf communes traversées par le projet, (ONDRES, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX, LABENNE, CAPBRETON, ANGRESSE, SAUBION, BENNESSE-MAREMNE, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE) ;

La concertation avec les collectivités (Département, Communauté de Communes et communes) sera renforcée au cours des mois à venir avec la présentation des projets détaillés et les réponses aux observations faites au cours des enquêtes publiques. La forme reste à définir avec les différentes entités mais en général il s'agit de réunions de travail régulières avec les services, les représentants et les élus, et de réunions d'information à l'intention du public (ce type d'intervention nécessite bien sûr l'aval des collectivités concernées).

Les séances de travail, denses et régulières, avec les associations « Les riverains du Seignanx » et « Benesse Environnement » vont évidemment se poursuivre suivant le rythme souhaité par les responsables de ces associations et dans l'esprit constructif qui a précédé jusqu'ici.

D'autres entités, syndicats de rivière, « Landes Nature »,..... seront bien évidemment sollicitées pour leur avis et observations en continuité des actions déjà entreprises.

En parallèle, le travail mené avec les services de l'Etat sera poursuivi pour établir les dossiers techniques détaillés en cohérence et en conformité avec les dossiers soumis à l'enquête et les observations émises.

Le Maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un Comité de suivi (cf. Q231). Formellement, il devra être institué par Monsieur le Préfet. La composition du comité est fixée par Monsieur le Préfet, en général ce comité rassemble les acteurs déjà engagés dans l'opération depuis son lancement au travers de la CIA (Concertation Intra Administrative), avec les services de l'Etat, les élus et les représentants des différentes collectivités, les organismes consulaires, les différentes entités compétentes en matière de protection de l'environnement, ainsi que les associations.

L'ensemble des sujets est traité à partir d'un document de référence que le Maître d'ouvrage s'engage à établir pour le démarrage des travaux et rassemblant les différentes thématiques. La restitution des actions correspondant aux obligations et aux engagements du concessionnaire fait l'objet de réunions régulières. Ainsi, les membres du comité sont tenus informés et pourront questionner le concessionnaire et demander des actions complémentaires, s'ils le jugent nécessaire.

Le Maître d'ouvrage considère la mise en place du Comité de Suivi comme une action positive. Elle lui permet de rencontrer lors des réunions d'étape, l'ensemble des intervenants et des représentants des entités concernées par l'opération d'aménagement. Cela facilite les échanges, la passation d'informations et la communication.

Pour le Maître d'Ouvrage, ces retours réguliers permettent de vérifier que son action est bien comprise et d'ajuster ses choix et ses méthodes et de traiter les situations difficiles, avant une aggravation préjudiciable.

Le Comité de Suivi devient alors un relais d'information précieux, les administrés et les riverains sont alors plus rassurés et l'opération peut se dérouler dans un climat apaisé, car une opération de cette taille génère, et c'est bien normal, certaines inquiétudes.

En parallèle à la mise en place formelle et institutionnelle du Comité de Suivi, le Maître d'ouvrage déploiera ses actions d'information et de communication à l'attention des intervenants et du grand public. En particulier un(e) chargé(e) de communication assurera, en permanence, ce type d'actions : relation avec la presse et les responsables communication des collectivités ou administrations, mise en place et production des différents supports (articles de presse, bulletins d'information), animation de réunions, représentation de l'entité, pendant toute la durée du chantier.

- o La création d'échangeurs ou d'entrées et sorties supplémentaires sur l'itinéraire ;

La création de nouveaux échangeurs a été évoquée par certaines collectivités, dans le secteur de Saint Vincent de Tyrosse, Labenne et Ondres. Ce sujet est hors programme de l'opération fixé par l'Etat concédant, il ne rentre pas dans le cadre de l'enquête d'aujourd'hui.

Ce type de requête doit faire l'objet d'une procédure particulière dont la première étape est une demande formelle au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie pour solliciter l'engagement de la collectivité d'une étude d'opportunité. Au vu de l'argumentaire de la collectivité demanderesse, le Ministre ou son représentant peut demander la réalisation d'une étude d'opportunité comprenant un volet socio-économique et un volet faisabilité technique, laquelle initie un cycle long de procédure. La charge financière correspondant aux études, aux investissements et au déficit d'exploitation revient à la collectivité demanderesse (cf. Q223).

- La construction d'ouvrages supplémentaires de franchissement de l'autoroute, (itinéraires interrompus il y a 40 ans, et ouvrage de franchissement pour la grande faune) ;

Les demandes d'ouvrages supplémentaires de franchissement de l'autoroute ont peu été évoquées, mais le Maître d'ouvrage ne donnera pas une suite favorable :

- l'itinéraire interrompu il y a 40 ans correspond à l'emprise d'une ancienne voie de chemin de fer (commune de Saint Vincent de Tyrosse) qui pourrait être dans l'avenir réaménagée en piste cyclable.

Les solutions de franchissement ont été examinées :

- par une passerelle au-dessus d'A63, ce qui conduirait à la création d'un ouvrage à plus de 7 mètres du terrain naturel avec des remblais d'accès imposants, totalement disproportionnés à l'usage et au besoin ;
- par un passage inférieur : A63 est dans un secteur en très léger remblai (1 à 1,5 m au-dessus du terrain naturel), ce qui conduirait à réaliser une buse (de diamètre 2,5 m environ) dans des conditions très délicates et constituerait un point bas qui intercepterait le niveau de la nappe phréatique. Ce tube serait constamment soumis aux infiltrations d'eau, ce qui n'est pas envisageable.

Ces éléments ont été portés à la connaissance de la collectivité et la solution retenue est la création d'une voie douce de liaison avec le pont situé à proximité.

Il faut rappeler, qu'à ce jour, cet itinéraire, n'est pas rétabli.

- passage grande faune : l'étude menée en liaison avec la Fédération Départementale de Chasse ne met pas en évidence la nécessité de construire des ouvrages de franchissement en dehors des aménagements prévus :
 - l'allongement des ouvrages inférieurs,
 - la création de buses sèches,
 - la recomposition du profil en travers des ponts facilitant le passage de la faune.

- La gratuité de l'Autoroute ;

La demande de gratuité a été exprimée par Monsieur le Maire de Labenne, considérant que cela diminuerait la circulation sur la RD810.

La modification du mode de gestion de l'autoroute A63 ne fait pas partie du programme de l'opération soumise à l'enquête.

- L'éligibilité de l'opération au programme 1% Paysage et Développement, et les opérations qui pourraient y être rattachées ;

L'opération n'est pas éligible au 1% paysage (le volet développement ne concerne pas le réseau concédé). Néanmoins le Maître d'ouvrage engagera des actions sur cette thématique et suivant les règles associées, cela à titre volontaire.

Les principales conditions pour qu'un projet soit éligible sont les suivantes :

- co visibilité entre le lieu du projet et l'autoroute,
- investissement correspondant à des aménagements paysagers ou à l'embellissement de sites ou monuments,
- contribution à 50 % par l'opérateur autoroutier et 50 % par la collectivité demanderesse.

L'ensemble faisant l'objet d'une convention de partenariat.

- Son avis sur la présence d'un chargé de communication pendant toute la durée du chantier ;

Voir ci-dessus « *amélioration de la concertation* »

- Son avis sur la mise en place, et la composition d'un comité de suivi de réalisation de l'opération.

(cf. Q 231 et ci-dessus)

*

3. CADRE ET QUALITE DE VIE DES POPULATIONS

3-1- Nombre d'observations sur le thème :

Cette thématique est celle qui a eu le plus d'observations **121** qui ont généré **207 questions posées** sur toutes les communes. Cela représente plus des deux tiers soit **68 % des observations totales**.

Ces 121 observations ont été faites aux trois quarts par les particuliers (76%), à 18% par les élus, et les autres par les syndicats et entreprise. Il est à noter également 2 pétitions représentées par 4 observations.

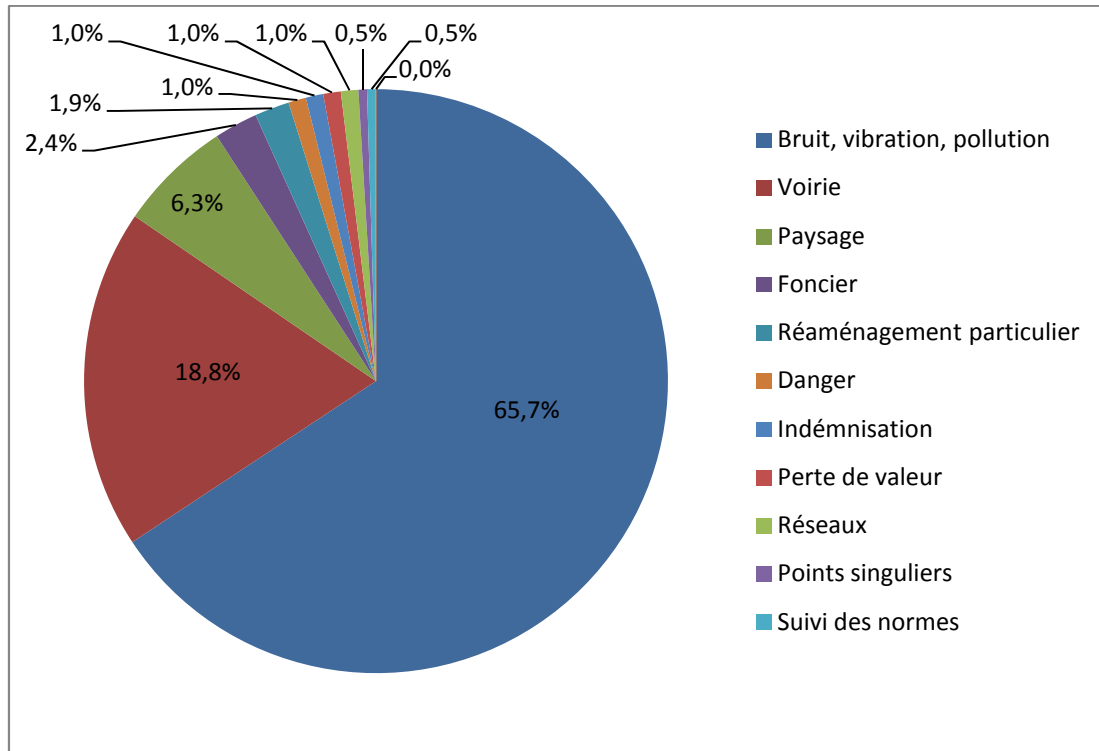
Sur cette thématique générale, on distingue des sous-thématiques

Sous-thématique	%	Nbrs questions
Bruit, vibration, pollution	65,7	136
Voirie	18,8	39
Paysage	6,3	13
Foncier	2,4	5
Réaménagement particulier	1,9	4
Danger	1,0	2
Indemnisation	1,0	2
Perte de valeur	1,0	2
Réseaux	1,0	2
Points singuliers	0,5	1
Suivi des normes	0,5	1
TOTAL	100%	207

Les nuisances sonores restent la préoccupation principale des riverains puisque 130 questions ont été posées à ce sujet. Sur les 136 questions de la sous-thématique "bruit, vibration, pollution", 3 concernent la pollution et les 3 autres les vibrations.

La voirie est également une préoccupation importante 18,8 % des questions ont été posées à ce sujet.

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations



3.2. Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée

3.2.1 Sur la sous-thématique : bruit, vibration

72 questions ciblées ont été posées ; la commission d'enquête apprécierait si le maître d'ouvrage pouvait donner une réponse à chacune d'elle :

Nom	N° de la question	Texte de la question
Penne Michel Maire de St Geours de Marenne	A63-ENT-IND-0003-005	1. Avant le point 1407 : la propriété de M. Labeyrie la coupe des pins rend la maison plus exposée aux bruits. Il faut voir la continuité des protections acoustiques à cet endroit
Penne Michel Maire de St Geours de Marenne	A63-COU-IND-0011-001	Réalisation d'une protection phonique entre le pont situé au Nord du village vers Atlantisud et la bretelle reliant la 2x2 voies vers Dax en venant de Bordeaux. En effet, un lotissement privé est en cours de réalisation à proximité immédiate de cet espace.
	A63-COU-IND-0011-002	L'amélioration de la protection phonique le long de l'A63 qui vient de subir une coupe de pins servant jusqu'alors d'écran acoustique : partie PR 64 + 000
de Viville Dominique Bénesse-Marenne	A63-BNM-DUP-0012-001	Nuisances sonores 54 à 58 dba en 2010/2011 avec « pics » non pris en compte supérieurs à 060 dba. La zone forestière séparant le Lanne de l'autoroute a été l'objet d'un éclaircissement sévère en 2014 ce qui rend les mesures effectuées précédemment erronées. Les nuisances sonores vont augmenter proportionnellement avec le trafic et le choix actuel d'un enrobé non antibruit.. Le Lanne, bâtiment isolé, ne jouirait pas des mêmes mesures de protection que celles prévues pour les habitations situées dans des

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

		lotissements de création postérieure à la construction de l'autoroute. En effet, La construction de protection sonore au profit de le Lanne ne semble pas prévue hormis éventuelle pose de doubles vitrages sur les ouvertures face à l'autoroute, or les doubles vitrages ils semblent nécessaires sur toutes les ouvertures qui ne sont pas face a l'autoroute. M. de Viville demande la mise en place de mesures de protection identiques a celles prévues pour les lotissements récents
Gemain (Mme) Bénesse-Marenne	A63-BNM-DUP-0012-010	Les calculs de nuisances sonores ont-ils été faits avec le revêtement sonores R3 ?
	A63-BNM-PAR-0015-004	Parcelles terrier 129/250 et 128/193 et parcelles terrier 126/210 et 126/21 : pourquoi pas un mur antibruit continu ?
Alletru Serge Lionel Bénesse-Marenne	A63-BNM-PAR-0019-001	Erreur sur le dossier ASF : maison à un étage prise en compte pour un RdC.
	A63-BNM-PAR-0019-002	Prévu un mur antibruit de 4 m donnera un seuil de nuit de 59,6 dBA / Normal est 55 DbA Est-ce qu'il serait possible de réduire encore les décibels de nuit, soit par la hauteur du mur, soit par une isolation supplémentaire ?
	A63-BNM-PAR-0019-003	Le mur se prolonge après l'ouvrage hydraulique sur 150 m. Est-ce que la longueur de cette partie est suffisante
Pinatel Arnaud Angresse	A63-COU-IND-0023-001	les protections contre le bruit des habitations situées sur la zone artisanale du TUQUET sont inexistantes (repère 56+000).
	A63-COU-IND-0023-002	les protections mises en œuvre au repère 55+000 semblent insuffisantes en longueur et en hauteur pour être efficaces : le couloir de bruit de la ligne haute tension mérite à lui seul une protection
	A63-COU-IND-0023-003	les protections mises en œuvre aux repères 53+000, 52+000, 51+000 semblent également insuffisantes en hauteur pour être efficaces
Anonyme Saubion	A63-RIE-IND-0032-001	Pourquoi n'y a-t-il pas de mur antibruit prévu entre Saubion et Tyrosse (côté Nord). Le mur prévu côté Sud ne va-t-il pas renvoyer le bruit vers nous (côté Nord).
M. Mme GARCIA Jésus - Danielle Ondres	A63-OND-PAR-0037-001	Parcelle 130 /67 Les propriétaires aimeraient une confirmation écrite de la mise en place du mur de protection acoustique , même si il est bien représenté dans le dossier d'enquête
	A63-OND-PAR-0037-002	La maison des propriétaires se trouve sur la parcelle AE 156, juste au-dessus de la parcelle 130 impactée directement par l'emprise, ces derniers demandent la mise en place d'une protection acoustique supplémentaire : du double vitrage sur leur maison
Monsieur et Madame Jack LEQUESNE demeurant 1304 Route du PLACH 40 230 SAUBION	A63-SAU-IND-0047-002	Le projet comporte-il des murs acoustiques au droit de l'habitation ? Sur quelles longueur et hauteur? Dans l'hypothèse ou le projet ne les prévoit pas est-il prévu l'isolation acoustique de l'habitation (Pose de double vitrage)?

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

Gemain Bénesse environnement	A63-COU-IND-0051-004	Maison N° 96 (Belloc) La façade n'a pas été entièrement isolée par ASF : seules les fenêtres de bout ont été traitées. Demande le remplacement du merlon par un mur jugé plus efficace et moins consommateur d'emprise
	A63-COU-IND-0051-005	Maison N° 230 (Allétru) La maison comporte un étage qui n'a pas été répertorié dans le dossier AS. Le niveau de bruit atteint avec protection nets de 59,6 DbA. Demande une protection de façade en plus
	A63-COU-IND-0051-006	Maison N° 92 (Gemain) Demande prolongation du mur de protection jusqu'à l'ouvrage OH 551
	A63-COU-IND-0051-008	Maison N° 95 (Gemain) Demande un mur de 3 m au lieu des 2 prévus Pourquoi pas un mur en continu
	A63-COU-IND-0051-010	Maison N° 231 (Gemain) Demande une protection de façade, car la maison serait en hauteur par rapport à l'autoroute
	A63-COU-IND-0051-011	Maison N° 396 (Sescousse) Demande un mur de 3 m au lieu des 2 prévus souhaiterait un mur plutôt qu'un merlon à hauteur du point 54.000. Estime que le revêtement antibruit s'user de trois ans et qu'il faudrait donc le refaire plus souvent pour garantir les niveaux acoustiques
Gemain Bénesse environnement	A63-COU-IND-0051-013	Maison N° 99 (Etcheverry) Demande un mur de protection à hauteur du PR 52.000
	A63-COU-IND-0051-014	Maison N° 100 (Parachou) souligne des vibrations dans le sous-sol (lustre cassé, tas de bois effondré, fissures des murs malgré la distance de l'autoroute
	A63-COU-IND-0051-018	Maison N° 102 (Duzert) estime que la protection offerte par le mur sera insuffisante pour isoler les pièces à l'étage et demande une protection de façade en plus
	A63-COU-IND-0051-019	Maison N° 112 (Secat) maison très proche du péage : le niveau sonore passerait de 53.8 à 55,5. demande des protections supplémentaires (isolation de façade sur l'ensemble des murs ?)
	A63-COU-IND-0051-020	Maison N° 113 (Suarez) Même situation ?
	A63-COU-IND-0051-021	Maison N° 382 . Estime que la dune située côté ouest de l'autoroute a un effet sonore réfléchissant qui ne semble pas avoir été pris en compte ?
	A63-COU-IND-0051-022	Quelles façades seront prises en charge ? Quand les travaux de protections de façades sont-ils planifiés ? Les propriétaires peuvent-ils faire les travaux maintenant et être remboursés par ASF ? Ont-ils le choix de l'entreprise ? Réfute l'idée que le déboisement n'ait qu'une incidence minime sur le niveau de bruit perçu et demande une étude indépendante sur ce point
Monsieur et Madame MISTOU Serge Angresse	A63-ANG-IND-0052-001	Demande l'installation de dispositifs acoustiques.
Monsieur GRANDJEAN Jean Philippe demeurant		Monsieur GRANDJEAN souhaite la réalisation de protections acoustiques adaptées (Côté Mer) pour

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

142, Allée de la Plaine 40 150 ANGRESSE (Président de l'association de défense des habitants de LA PLAINE LAUGA)	A63-ANG-IND-0054- 002	éviter la propagation du bruit. Ces protections devraient être installées côté Mer, côté BORDEAUX, à partir du PS 521 entre les PR 52 000 et 52 500
Monsieur et Madame BOURDILLON demeurant 1839, Route de CAPBRETON 40 150 Angresse (Quartier MAYENTY)	A63-ANG-IND-0057- 001	Demande l'installation de dispositifs acoustiques.
Monsieur Colombari Labenne	A63-LAB-PAR-0061- 001	Cette personne demande à ce qu'un test acoustique soit réalisé chez lui
	A63-LAB-PAR-0063- 001	Cette personne a vu dans le dossier d'enquête qu'il y avait un mur de protection acoustique au dessus de son habitation (B802), elle en veut la confirmation et demande une casquette sur le mur pour limiter au maximum le bruit
Chantal RISBECQ, représentante du lotissement claron Labenne	A63-LAB-PAR-0064- 001	Cette personne voudrait une confirmation de la réalisation d'une protection acoustique sous le lotissement Claron (parcelle 101/103/104/105)? hauteur, Largeur, épaisseur détail des espèces plantées??
Chantal RISBECQ, représentante du lotissement claron Labenne	A63-LAB-PAR-0064- 002	Si aucun merlon ou mur de protection n'est prévu , cette personne demande à ce que soit réalisée une protection acoustique pour le lotissement Claron
Cerciart Remi Labenne	A63-LAB-PAR-0065- 003	Mr Cerciart voudrait une confirmation écrite du type et de la hauteur du mur antibruit qui va être construit au-dessus de chez lui.
	A63-LAB-PAR-0065- 008	Concernant la petite maison la plus proche de l'autoroute qui n'a pas de double vitrage, Mr Cerciart demande la possibilité d'installer un double vitrage
M. DUBUC St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0074- 002	il précise que ce bâti comprend un logement occupé qui ne semble pas avoir été pris en compte dans l'étude des nuisances sonores, car il n'est pas répertorié dans le dossier. Il demande de préciser les protections sonores dont il pourra bénéficier
VIGNES Jean-Pierre St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0075- 001	ASF m'a annoncé la mise en place d'une protection de façade que je ne retrouve pas dans le dossier. Je réitère ma demande de bénéficier de protections supplémentaires
Mme Cornille St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0076- 001	Les mesures effectuées chez nous l'ont été avec un vent de sud-est, ce qui n'est pas l'orientation des vents habituels. La correction apportée ne semble pas refléter la réalité. Je demande donc que le mur antibruit prévu soit relevé à 3,50m
Pascal Marie-Christine St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0078- 002	Le dossier prévoit pour ma maison une isolation de façade contre le bruit. Puis-je me faire rembourser des doubles vitrages déjà posés ?
M. Hugot 20 lotissement de la forêt St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0079- 001	Notre lotissement est exposé aux bruits de l'autoroute. Aucun aménagement particulier n'est prévu pour nous protéger. Je demande la mise en place d'une protection antibruit entre les deux ponts

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

		D810 et bretelle de la D824
Pinsolle Jean St Vincent de Tyrosse	A63-SVT-IND-0085-002	demande la prolongation vers le nord du merlon antibruit
	A63-SVT-IND-0085-003	demande une isolation de façade (double -vitrage) sur la maison n°71
St Germain Corinne Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0086-002	Crains des fissures sur son habitation.
Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0086-006	Demande un mur de protection antibruit
François Guy Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0088-001	Souligne des nuisances sonores légères, mais existantes en période estivale et jours de grands passages et crains que la parcelle boisée qui le sépare de l'autoroute ne soit coupée
Lecouona Marie-Claude Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0091-003	Estime que les murs sont inefficaces "donnent bonne conscience en masquant la cause du bruit" et demande un revêtement plus efficace
Duronea Jean-Claude 1165 chemin de Nicère Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0092-001	Estime que le mur n'est pas assez haut pour assurer une protection efficace contre le bruit et demande un mur antibruit de 2,50 m
Bourcart Denis et Laroutrou L. Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0093-001	Souligne les nuisances sonores et demande un mur antibruit en vis-à-vis de l'habitation
Lagnier Danielle Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0094-001	Souligne les nuisances sonores et demande un mur antibruit de 2,50 m
Sorraing Jean-Pierre Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0095-1	Souligne les nuisances sonores et demande un mur antibruit
Sescousse Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0100-1	Il a été prévu un mur de protection sur toute la longueur du bas-fond répertorié EAC 1517 qui bizarrement se trouve coupé en deux par un merlon référence MA1515. Pourquoi ne pas faire un mur sur toute la longueur qui plus est. Il est prévu avec une hauteur de 2 m ce qui est insuffisant et devrait être porté à 4m pour assurer une protection correcte.
Secat Céline Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0101-2	Nous avons fait, à nos frais, des travaux de doubles vitrages sur toutes les façades de la maison (facture jointe d'un montant de 6.8889,64 €). Ne pouvant pas bénéficier de mur antibruit, je vous fais la demande du remboursement de mes travaux
Gemain Georges Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0102-1	Crain des fissures sur le bâti n° 92 et insiste sur le problème du bruit touchant la maison 92 : le mur antibruit est stoppé juste avant la maison et celle-ci, après protection, dépasse le seuil autorisé. Une isolation de façade est prévue, mais je demande la prolongation du mur.
	A63-BNM-IND-0102-4	Crains des fissures dans la grange de la maison n°96
St Germain Raymond Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0103-4	Je prétends qu'il y a des vibrations dans le sol pour preuve le 30 avril 2015, tout le bois rangé dans la grange s'est effondré et l'éclairage de notre cuisine s'est décroché du plafond.
M. et Mme URRACA Labenne	A63-BNM-IND-0104-1	Souhaite la réalisation du mur antibruit
Quattrin Joseph Labenne	A63-BNM-IND-0105-1	j'ai des nuisances et que je me rends compte que rien n'est prévu pour palier ce bruit sachant que celui-ci va forcément augmenter après l'élargissement de

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

		l'autoroute, Il me semble nécessaire de prévoir un merlon ou mieux encore un mur de protection. Ma maison porte le N° 98 et se trouve directement sous le vent d'ouest qui transporte tous les bruits vers mon domicile
Gemain Marie Claude Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0106-1	L'étude a été faite aux vues et chiffre de la rose des vents au niveau de Biarritz ou Mont de Marsan mais ci-joint en annexe la rose des vents de Capbreton qui montre une plus grande fréquence et vitesse des vents d'ouest d'où résultats certainement minimisés par rapport à la réalité
	A63-BNM-IND-0106-3	Nous demandons que toutes les maisons aux environs du péage aient une isolation phonique sur toutes les façades : Maisons numéro :112,113,382,383,385,384,386,387,388,389.
	A63-BNM-IND-0106-4	Les merlons MEA 1531 MEA 1532 doivent être prolongés vers Bordeaux pour protéger la maison 099 du bruit (60à65 db) qui s'infiltré et bien notée sur carte isophone VP08/16.
Gemain Marie Claude Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0106-5	Sur les surfaces cultivées, le merlon demande une base très importante et prend une grande superficie au sol alors qu'un mur permet de conserver la superficie cultivable et permet une bonne protection phonique : changement des merlons (MEA 1510,1515) en mur.
	A63-BNM-IND-0106-6	Les protections phoniques sont d'autant plus efficaces qu'elles ont une certaine hauteur et sans discontinuité (réf : P.Demizieux (Patrick.Demizieux@cerema.fr) chargé d'étude bruit) ; Il est indispensable de ne pas laisser un espace libre entre MEA1515 et EAC1512 Il faudrait un mur en continu de 4m pour atténuer les bruits des régulateurs de vitesse des camions à ce niveau et pour anticiper sur les nouvelles normes européennes
	A63-BNM-IND-0106-8	Allongement du mur EAC1505 au-delà de la maison 092 et augmentation de hauteur à 3m. Végétalisation dense des merlons et des murs côté habitation.
	A63-BNM-IND-0107-1	Se rajoute aux nuisances sonores le bruit du régulateur des vitesses des camions côté ouest(déclivité de la route a ce niveau) et nous constatons cette projection de bruit sur la carte isophone(VP09/16) PI541 et propagation sur la maison surélevée :.nécessité de protection de façade à ce niveau en plus des murs. Lors de la modélisation du bruit a-t-on pris en compte l'augmentation de trafic des bus grandes lignes qui vont supplanter les trains dans notre région touristique vitesse >90km/h. La rose des vents de Capbreton montre un plus fort pourcentage de vent d'ouest que celle de Biarritz ou Mont de Marsan prises en référence dans la modélisation .Les chiffres donnés après protection seront certainement plus

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		élevés, il y aura une augmentation non négligeable des décibels et pour anticiper, la nécessité de mettre des murs suffisamment élevés à 4 m(EAC517 et MEA1515).Ils protégeront plus efficacement aussi les maisons 398/399 située en position surélevée le(bruit monte)voir carte isophoneVP 09/16.
	A63-BNM-IND-0107-2	Il faut éviter les discontinuités et une bonne hauteur de mur (4m) pour une protection adéquate et définitive.(réf :Patrick.demizieux@cerema.fr charge d'étude bruit) Vers bordeaux le merlon 1510 de 3m nécessite une grande emprise sur le terrain agricole Ak 224, 231.alors qu'un mur de 4m sera plus efficace et n'aura pas un grand impact sur la parcelle agricole A noter que les valeurs guides de l'OMS : 55db en zone résidentielle extérieure traduisent une gêne sérieuse sur la santé
Xavier Martin Laprade Ondres	A63-OND-PAR-0110-003	Le propriétaire demande à ce que des ouvrages antibruit soient réalisés tout autour du bassin (merlon très haut, mur antibruit, végétation dense ...)ainsi que des protections sonores devront être réalisées sur la ferme Saumon elle-même (fenêtres et portes à double vitrage etc...) en plus de celles réalisées à la limite de l'emprise.
Mr et Mme. CAM Jacques Labenne	A63-LAB-PAR-0113-002	Mr/Mme Came souhaiteraient que la palissade dite de protection de l'aire de LABENNE mais aussi maintenant pour l'Autoroute A63 soit allongée et conçue plus haute sur toute sa longueur:" l'édification d'une protection de type « merlon » suffisamment haute permettrait une protection plus efficace même mieux qu'une palissade."

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

M. Lembezat St Geours de Marenne	A63-SVT-IND-0117-001	Demande la mise en place d'un merlon antibruit entre les deux ponts de l'échangeur de St Geours de Marenne
FREYLER M. et Mme accompagnée de M VILLENAVE Leur locataire exploitant agricole St Vincent de Tyrosse	A63-SVT-IND-0119-001	Demandent de profiter des travaux de décaissement pour ériger un merlon le long de l'autoroute qui préservera du bruit et de la pollution.
Monsieur Robert LABEYRIE demeurant 803, Chemin de LOUSTALOT 40 230 SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	A63-CAP-IND-0127-001	Il souhaite notamment que le merlon ait une hauteur de 2,50m entre la route de l'ESCOURTILLE et la ROUTE DES mont.
M et Mme Duquenois Gérard 10 rue de la forêt à St Geours de Marenne	A63-COU-IND-0132-001	Nous subissons en permanence l'incessant va-et-vient des poids lourds, visibles depuis nos habitations et surtout les nuisances sonores dues à ces mêmes poids lourds. Ces nuisances sonores sont d'ailleurs très amplifiées par temps de pluie. Il existe des moyens permettant d'atténuer ces effets et je pense qu'il serait souhaitable de pouvoir les mettre en œuvre pour améliorer la tranquillité et la qualité de vie des résidents du lotissement de la forêt situé à environ 200m de l'autoroute et en bordure de la bretelle d'accès vers Dax.
Canton Philippe 788 chemin de Lastex Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0133-001	Demande un mur antibruit de 4m minimum, nuisances sonores très gênantes, impossible dormir fenêtres ouvertes pendant la belle saison
Duzert Christiane La Banque Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0135-001	La route reliant Angresse au péage de Capbreton va se trouver entre le merlon et mes terres AC3, AC4 et AC5 ce qui rapprochera des nuisances de cette route. Ce merlon devrait être remplacé par un mur. Avec ce mur, la route sera plus près de l'autoroute ce qui diminuerait les nuisances sonores et visuelles ainsi que le pollutions, Merci de le prévoir plus long que le merlon dessiné
Mme Michon pour M Sangla St Geours de Marenne	A63-BNM-IND-0136-002	Constaté une augmentation sensible du bruit (maison 464 en location saisonnière) depuis les coupes de pins cette année et demande une protection supplémentaire
Mme Gemain Catherine 836 chemin du pont Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0140-001	Je pourrais espérer un minimum d'aménagement pour parer aux futures augmentations de nuisances sonores avec un mur anti bruit. Ajoute oralement si elle peut être remboursée des travaux de double vitrage déjà effectués au RdC et en faire mettre à l'étage
Mme Boustingorry, 2243 route de Montbercet, "Le Grand Bruch" "Montbercet"	A63-SGM-IND-0146-001	Positionner des murs antibruit côté opposé au village. En effet, un immense fossé dans lequel passe un ruisseau, amplifie le bruit des poids lourds

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

Domecq Frédéric, 11 route de Lescoume 40230 ST Geours de Maremne	A63-SGM-IND-0148-001	j'espère comme il a été dit la mise en place d'un mur antibruit le long de la route de Lescoume jusqu'au pont de la route des Monts ainsi qu'un revêtement qui atténue le bruit
Bilhère Florence les amis du Seignanx	A63-COU-IND-0151-001	Nous remercions les ASF pour leur ouverture et leur coopération. Dans la logique de cette démarche, nous demandons qu'une étude acoustique soit faite dès la fin des travaux d'aménagement afin de vérifier que les nuisances phoniques ne dépassent pas les 60db(A) de nuit En effet, il nous semble que : - La vitesse moyenne des poids lourds, prise en compte dans l'étude acoustique, soit 90km/h, ne correspond pas à la vitesse réelle des camions. Ce qui induit une sous-estimation de leur contribution aux nuisances sonores - L'utilisation de données météorologiques issues de stations différentes (Mont-de-Marsan pour l'étude acoustique, Biarritz pour le Dossier Loi sur l'eau), nous pose la question de l'influence météorologique sur la transmission des bruits. «L'influence océanique marquée avec un niveau moyen de pluie de 1450mn» est fortement constatée sur notre zone géographique. (3.3.1 Contexte climatique, page 27, Pièce 9)
Cazenave Joël Labenne	A63-LAB-PAR-155-001	Mr Cazenave demande de fabriquer une dune ou un mur anti bruit (obligation) et de l'entretenir (Nuisance sonore du Point 102/57)
Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave Labenne	A63-LAB-PAR-0156-003	Près de la parcelle B1128, Mr Cazenave demande de recréer une petite dune, un mur antibruit ou autre chose pour abaisser fortement la nuisance sonore
Mme Bertile COLLIN Maison Jouanot 631 route d'Yrieu - (en dessous de la pinède des singes) Labenne	A63-LAB-PAR-0157-001	Mme Collin demande si le merlon situé au-dessus de chez elle (au-dessus de la pinède des singes) va être préservé et déplacé pour protéger du bruit de l'usine d'enrobage.
M. Jérôme CLEVERS 16 lotissement le semis Labenne	A63-LAB-PAR-0158-001	Mr Clevers demande à ce que le mur de protection acoustique prévu au-dessus de la parcelle 106/65 soit de 200m afin de mieux protéger du bruit. Il demande également qu'au-dessus des parcelles 106/64, 106/65, 111/62 et 115/59 soit rajouté une protection acoustique.
Monsieur de Blègnières Ondres	A63-OND-PAR-0159-001	Monsieur de Blègnières demande à ce que soit prolongé le mur de protection acoustique au niveau du bassin sur le terrier 123/51
MICHEL Lionel Labenne	A63-LAB-PAR-0160-001	Mr Michel demande la possibilité de bénéficier d'un mur antibruit afin que les habitants du quartier du clos d'Arnauton (18 maisons) puissent continuer à jouir de leur terrasse sans avoir un bruit de fond conséquent au passage de voitures. Egalement, proche de l'échangeur de Benesse Maremne, il aimerait une protection acoustique pour éviter : "le concert de klaxons au péage, lorsque des bouchons se produisent en raison du grand nombre de vacanciers". Croquis en annexe 12

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

Monsieur MERTENS Raphaël demeurant 462, Chemin du Moulin de SIS 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0163- 001	Mise en œuvre de murs antibruit ou merlons végétalisés tout le long du tracé de part et d'autre de l'axe. Limitation de vitesse à 110-120km/h sur l'axe A63 pour limiter la pollution aérienne et sonore.
Monsieur et Madame MIQUEL demeurant 279, Chemin de SARREBRÜCK 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0164- 001	Mise en œuvre de murs antibruit ou merlons végétalisés tout le long du tracé de part et d'autre de l'axe. Limitation de vitesse à 110-120km/h sur l'axe A63 pour limiter la pollution aérienne et sonore.
Madame et Monsieur F. MORALEZ demeurant 63, Allée de la Plaine, Lotissement LAUGA 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0165- 001	Mise en œuvre de murs antibruit ou merlons végétalisés, revêtement bitumineux silencieux sur les trois voies dans les deux sens.
Monsieur et Madame MINSTER demeurant 89, Chemin de SARREBRÜCK 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0167- 001	Mise en œuvre de murs antibruit
Nicole et Joël COLCHEN: joel.colchen@gmail.com: Tel: 06 29 61 36 68	A63-ANG-IND-0168- 0001	Mise en œuvre de murs antibruit
Monsieur MUZELLEC 959113@gmail.com tel: 06 37 28 59 37	A63-ANG-IND-0169- 0001	Mise en œuvre de murs antibruit dès le début du projet.
Monsieur Pierre GARACH demeurant 454, Rue d'AMANIOU 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0170- 001	Mise en œuvre de murs antibruit
Madame Jeanine LAPLACE demeurant 136, Chemin de la Fontaine 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0171- 001	Mise en œuvre de murs antibruit
Monsieur Jean-Luc OLIVIER demeurant 202, Chemin de l'Orée du bois (Zone du TUQUET) 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0172- 001	Mise en œuvre de murs antibruit entre les PR 55 000 et 56 000
Monsieur SUARD François demeurant 1897, Route de TYROSSE 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0174- 001	Mise en œuvre de murs antibruit entre les PR 55 000 et 56 000
Madame HAINSWORTH de SERRES demeurant 492, Chemin de BERGERON SAINT- GEOURS-DE- MAREMNE 40	A63-ANG-IND-0175- 001	Demande une diminution nettement plus significative du niveau de bruit.

Monsieur BONIFACE Bernard demeurant 1831, Route de CAPBRETON 40 150 ANGRESSE 40 150 (Quartier MAYENTY)	A63-ANG-IND-0176- 001	Prolongement des murs antibruit projetés entre les PR 51 000 et 51 800 vers l'EST et L'OUEST
50 particuliers ont signé la pétition	A63-ANG-IND-0177- 001	Mise en œuvre de murs antibruit à Angresse

3.2.2 Sur la sous-thématique : voirie

16 questions ciblées ont été posées ; la commission d'enquête apprécierait si le maître d'ouvrage pouvait donner une réponse à chacune d'elle :

Nom	N° de la question	Texte de la question
Cabaloué Pierre Saubion	A63-ENT-IND-0004- 005	c. Il constate que la voie de desserte extérieure de l'aire de Saubion ouest (chemin rural) est en très mauvais état. Il demande qu'ASF profite des travaux pour réparer et revêtir ce passage.
St Germain Raymond	A63-BNM-PAR-0016- 003	Nous souhaitons également avoir des informations, sur la route prévue parallèlement par la communauté de communes venant se brancher sur le giratoire de Mendy
Jean-François HOURCADE Angresse	A63-OND-PAR-0036- 003	Le propriétaire demande une sortie sur la R.D. 33 directe et exclusivement privée depuis la surface restante au Nord de sa parcelle B 255.
	A63-OND-PAR-0036- 004	Le propriétaire demande la création d'un chemin (desservant les parcelles des voisins en Sud = B 249, B 244, B242, B240...) extérieur : EXTERIEUR à ses parcelles restantes et donc passant sur le terrain des ASF.
GAUTIER -DUFU Isabelle Ondres	A63-OND-PAR-0040- 001	Parcelle 114/19 Le chemin d'accès sera-t-il restitué en état et bien compris dans l'emprise jusqu'au trait rouge sur le plan et non au-delà.
COYOLA M. ARIS SIMONNE Labenne	A63-OND-PAR-0042- 001	Je voudrais savoir si l'emprise envisagée modifie l'entrée du chemin vers les maisons PELECI. PELEIT situées sur les parcelles B300, B301 et B834?
Madame BERTAILS demeurant 120, Chemin de POUCHUCQ 40 150 Angresse	A63-ANG-IND-0056- 001	Que les accès aux parcelles soient rétablis.
HIRIART Philippe St Martin de Seignanx	A63-SMS-PAR-0059- 003	A la fin des travaux comment pensez-vous rétablir le chemin d'accès.
POURTAU René – G.F.A de Lamoulie St Martin de Seignanx	A63-SMS-PAR-0060- 002	parcelle impactée pour la 3ème fois "je subis un véritable préjudice d'autant plus que cette parcelle suite aux travaux qu'a effectué ASF celle-ci est actuellement totalement inaccessible (parcelle sur ONDRES 110 IDEM). J'ai eu plusieurs contacts au cours des années précédentes à ce sujet sans aucun résultat, qu'en est-il aujourd'hui ?"

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

M. et Mme MARIE Labenne	A63-SGM-IND-0071-006	Demande que l'accès à la RD 126 à côté du pont soit maintenue ou rétablie.
Pascal Marie-Christine St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0078-001	La parcelle sera amputée de 32m2. Je crains que mon portail soit touché. Je demande qu'il soit épargné ou rétabli. Même question pour l'accès au garage un peu à côté
Mme Arraud St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0081-002	Note qu'au franchissement du ruisseau du moulin neuf, le chemin de Montbercet se dégrade fortement. Il faut que le rétablissement du chemin parallèle y corrige cette y situation
St Germain Corinne Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0086-003	Espère la rénovation du chemin du Brocq si dégradation
Gemain Georges Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0102-3	Crains des problèmes d'accès à la maison n° 95
St Germain Raymond Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0103-3	L'accès à la parcelle ayant été supprimé lors de la création de l'A63, je demande que celui -ci soit rétabli
Eliane Marie Labenne	A63-LAB-PAR-0154-005	Mme Marie demande: "bénéficiant d'une sortie sur la RD126 au Sud, peut-on envisager de conserver cette sortie à l'Ouest?"
Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave Labenne	A63-LAB-PAR-0156-007	Mr Cazenave demande de rallonger son chemin (RD 71 - le chemin sort en bas du pont) de l'ordre de 200m. Il demande comment et par qui sera entretenu ce linéaire? Qui en aura la charge financière? qui en sera propriétaire? sur parcelle B957.

3.2.3 Sur la sous-thématique : paysages

9 questions ciblées ont été posées ; la commission d'enquête apprécierait si le maître d'ouvrage pouvait donner une réponse à chacune d'elle :

Nom	N° de la question	Texte de la question
de Viville Dominique Bénesse-Marenne	A63-BNM-DUP-0012-003	Nuisances visuelles le trafic poids lourds montant vers bordeaux est visible de la maison. Aucune protection visuelle n'est prévue. Souhaite que l'Installation d'une barrière végétale le long de l'autoroute
Mme Le Barbier de Blignières – M. XAVIER MARTIN LAPRADE Ondres	A63-OND-PAR-0043-005	Le propriétaire demande de reboisement avec des spécimens de hauteur significative.
Cerciart Remi Labenne	A63-LAB-PAR-0065-004	Quand envisagez-vous de couper les arbres qui sont sur son terrain ?
	A63-LAB-PAR-0065-007	Qu'envisagez-vous de planter une fois les travaux finis à la limite de son terrain. Aujourd'hui il y a des chênes plantés depuis 40 ans et Mr Cerciart aimerait connaître le type d'arbre et la hauteur que vous avez l'intention de replanter?
LACROIX Hubert St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0070-001	il signale un chêne très ancien à 11 m de limite de l'A63 et demande qu'il soit préservé
M. et Mme MARIE Labenne	A63-SGM-IND-0071-001	Demande le maintien d'un rideau d'arbres sur la parcelle B889 pour cacher la vue ;
Gemain Marie Claude	A63-BNM-IND-0107-4	accès à la maison une coupe de bois est prévue AK 220

Bénèsse-Marenne		: Reboisement demandé
Monsieur Robert LABEYRIE demeurant 803, Chemin de LOUSTALOT 40 230 SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	A63-CAP-IND-0127-001	Monsieur Robert LABEYRIE souhaite un engagement formel des ASF sur les promesses contenues dans le lettre du Directeur des ASF en date du 28 avril 2015. Il souhaite notamment que les plantations prévues soient suffisantes pour qu'il n'y ait pas de visibilité entre la maison de Monsieur LABEYRIE e l'autoroute A 63.
Alletru Sylvain, 261 chemin de Francon Bénèsse-Marenne	A63-BNM-IND-0134-002	Également la barrière de gros arbres en prolongement du tunnel du ruisseau de Lamothe : s'ils sont avais, est-ce qu'ils seront replantés ? Cette barrière d'arbres nous protège de la pollution si ce n'est du bruit
Eliane Marie Labenne	A63-LAB-PAR-0154-004	Mme Marie demande compte tenu du fait que les écrans ne s'installaient que fin du chantier la chronologie ne pourrait être modifiée? d'où les plans proposés "IGECOM" (pour la verdure) et parcellaire (plan annexe 8 et 9)

3.2.4 Sur les sous-thématiques : foncier, réaménagement particulier, danger, indemnisation, perte de valeur, réseaux, points singuliers et suivis des normes

15 questions ciblées ont été posées ; la commission d'enquête apprécierait si le maître d'ouvrage pouvait donner une réponse à chacune d'elle :

Foncier :

Nom	N° de la question	Texte de la question
Guilloteau Eric Maire de Ondres	A63-ENT-IND-0001-006	N° terrier 128 = Mr Maurincomme Franck Sur la carte on visualise un hangar sur l'emprise nécessaire à l'agrandissement de l'autoroute, alors qu'apparemment ce serait devenu une habitation?? Le risque pour cette personne est que son bien soit évalué par France Domaine à la valeur d'un hangar et non d'une habitation
	A63-ENT-IND-0001-007	N° terrier 121 = indivision Bauchire Cette habitation a déjà subi les conséquences de la construction de l'autoroute, elle se trouve en plein mieux du tracé de la LGV (même si ce n'est pas d'actualité) et risque d'être très fortement impactée par les nuisances des travaux, une petite partie de son terrain sera aussi sur l'emprise
Monet Jean-François Maire de Bénèsse-Marenne	A63-ENT-IND-0002-011	M. Le maire signale quatre de ses administrés qui sont particulièrement concernés par les expropriations : <ul style="list-style-type: none"> • M. SECAT (chemin de Carrère à hauteur du PI 511) • M. Georges GEMAIN à hauteur du PR 548 • M. ALLETRU (chemin de Frangeon (?)) • Mme GEMAIN.
Courtiau M. et Mme Bénèsse-Marenne	A63-BNM-IND-0096-1	Demandent que l'entrée du chemin qui donne accès à la maison soit rétabli à l'identique, c'est-à-dire reconstruire les deux piliers qui limitent la largeur du chemin afin que les camions ne soient pas tentés de passer par là

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

	A63-BNM-IND-0096-2	Soulignent que le terrain prélevé (parcelle AC312) comporte un pylône électrique, un pylône téléphonique et deux compteurs d'eau. Ces installations devront être maintenues/rétablies
--	--------------------	---

Réaménagement particulier

Nom	N° de la question	Texte de la question
Jean-François HOURCADE Angresse	A63-ENT-IND-0001-006	Le propriétaire demande la délimitation nette entre ses parcelles restantes et les terrains des ASF par un grillage sur toute la future limite Nord-Ouest de ses parcelles = plaçant ainsi la voie desservant les parcelles des voisins situées au Sud à l'EXTERIEUR de sa propriété.
GAUTIER - DUFAU Isabelle Ondres	A63-OND-PAR-0040-002	La propriétaire a elle-même goudronné ce chemin d'accès pour aller à maison, elle demande à ce que le chemin soit reconstruit dans les mêmes conditions
	A63-OND-PAR-0040-003	sur l'emprise, est compris le portail d'entrée qui accède à la maison : 1 – la propriétaire demande si c'est possible de décaler l'emprise pour garder son entrée telle qu'elle est actuellement. 2 – si ce n'est pas possible de lui reconstruire une entrée avec les travaux nécessaires pour l'accès à sa maison
Mme Pierrette LAPIERRE DUCASSOU Ondres	A63-OND-PAR-0112-003	Sur cette emprise un poulailler a été construit en dur, Mme Lapierre-Ducassou aimerait qu'il soit reconstruit en l'état sur son terrain restant.

Danger

Nom	N° de la question	Texte de la question
Gemain Bénesse environnement	A63-COU-IND-0050-017	Craint le risque de chute de véhicule depuis l'autoroute
Mr et Mme. CAM Jacques Labenne	A63-LAB-PAR-0113-003	Mr/Mme Came souhaiteraient que si des retenues d'eau étaient créées, qu'elles soient couvertes et non laissées à ciel ouvert comme sur la nouvelle aire de LABENNE afin d'éviter la prolifération de moustiques.

Indemnisation

Nom	N° de la question	Texte de la question
Mme Pierrette LAPIERRE DUCASSOU Ondres	A63-OND-PAR-0112-004	Des chênes centenaires se trouvent sur cette emprise, Mme Lapierre-Ducassou aimerait être indemnisée pour le préjudice subit.
Monsieur de Blègnières Ondres	A63-OND-PAR-0159-005	Monsieur de Blègnières demande comment les murs antibruit situés sur sa propriété seront traités côté riverains et quel type de végétation est prévu en remplacement au pied de ces murs? Est-il prévu un contrat d'entretien les premières années. Quelles mesures compensatoires sont-elles prévues?

Perte de valeur

Nom	N° de la question	Texte de la question
Franck MAURINCOMME Ondres	A63-OND-PAR-0038-002	Parcelles AE n°117, AE n°146 Selon le dossier, en limite de l'élargissement projeté le projet prévoit la construction d'un mur antibruit de 4,00 mètres de hauteur. Ce mur va se trouver à environ 10 mètres de la façade de l'habitation. Cet équipement va causer un préjudice à la propriété de ses parents décédés: il va priver les occupants éventuels de soleil le matin et dans la journée.
	A63-OND-PAR-0039-002	Parcelles AE n°117, AE n°146 Selon le dossier, en limite de l'élargissement projeté le projet prévoit la construction d'un mur antibruit de 4,00 mètres de hauteur. Ce mur va se trouver à environ 10 mètres de la façade de l'habitation. Cet équipement va causer un préjudice à la propriété de ses parents décédés: il va priver les occupants éventuels de soleil le matin et dans la journée.

Réseaux

Nom	N° de la question	Texte de la question
Mesdames DUZERT Virginie et Valérie demeurant 73, Route d'ARROUN 40 230 SAUBION	A63 SAU-IND- 0124-001	Mesdames DUZERT souhaitent: Le maintien en l'état des réseaux desservant le bâtiment construit sur la parcelle B n°492. Le déplacement vers l'Est sur les parcelles B n°450, B n°448, B n° 445 et B n° 442 du tracé de raccordement de la RD 337.
Alletru Sylvain, 261 chemin de Francon Bénesse-Marenne	A63-BNM-IND-0134-001	Notre parcelle il y a une ligne électrique et le pylône en béton qui soutient la ligne. Pour l'élargissement de l'A63 ce pylône risque d'être déplacé et occasionnera des désagréments sur notre terrain lors des travaux. (Déjà vus lors de la dernière tempête).

Suivi des mesures

Nom	N° de la question	Texte de la question
-----	-------------------	----------------------

Gemain Bénesse environnement	A63-COU-IND-0050-012	Souhaite instauration d'un comité de suivi avec les riverains
---------------------------------	----------------------	---

Points singuliers

Nom	N° de la question	Texte de la question
Xavier Martin Laprade Ondres	A63-OND-PAR-0110-004	Le propriétaire demande à ce que les protections visuelles bordant le grand creux soient préservées, notamment les grands chênes qui menacent déjà de glisser dans le grand creux. L'usage de ce dernier doit rester possible tel qu'actuellement pour le dépôt des végétaux et branches provenant de l'exploitation.

3.3 Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public

3.3.1: Bruit, vibration, pollution :

65,7% des questions liées au cadre de vie concernent la thématique liée au bruit, vibration et pollution.

Les **nuisances sonores** restent la véritable préoccupation des riverains, élus et associations.

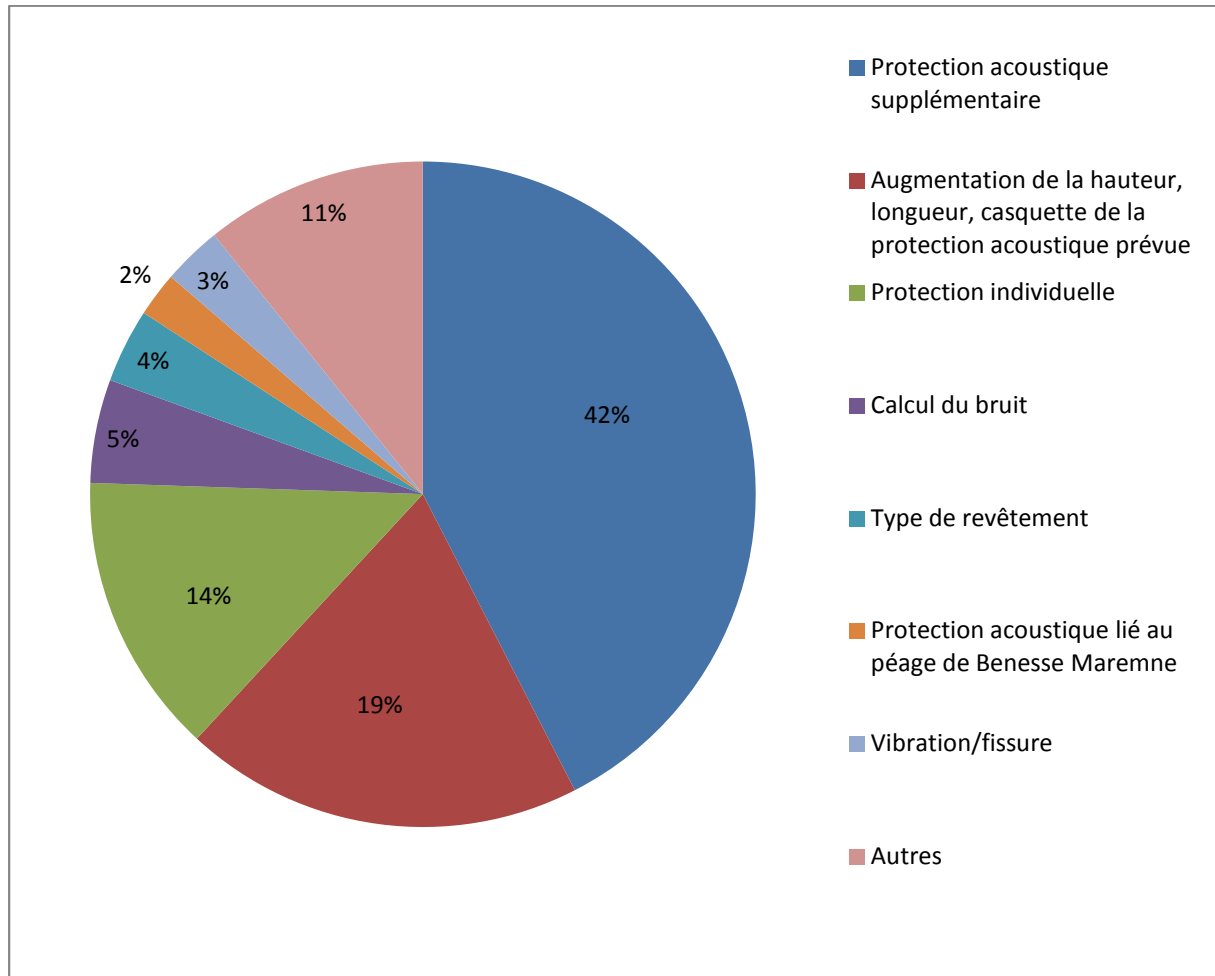
Deux pétitions sur ce sujet ont été également relevées :

- Sur **Angresse** impliquant 50 personnes
- Sur **Saubion** impliquant 25 personnes: Collectif des riverains des Quartiers RISTON, LAOUDIE et PLASH

Concernant le bruit, plusieurs types de requêtes ont été relevés:

Type de requête	%	Nbrs questions
Protection acoustique supplémentaire	42	59
Augmentation de la hauteur, longueur, casquette de la protection acoustique prévue	19	27
Protection individuelle	14	19
Calcul du bruit	5	7
Type de revêtement	4	5
Protection acoustique liée au péage de Bénesse Maremne	2	3
Vibration/fissure	3	4
Autres	11	15
TOTAL	100	139*

* certaines questions concernent 2 requêtes



La majorité des personnes ont des craintes sur les nuisances sonores et demande:

- à 42% d'installer des protections acoustiques supplémentaires prévues au dossier d'enquête
- à 19% d'améliorer les protections acoustiques prévues, soit en augmentant les hauteurs, longueurs ou rajout de casquette.
- à 14% de rajouter une protection individuelle avec du double vitrage ou un remboursement des travaux déjà effectués.
- à 2% d'installer une protection acoustique supplémentaire liée aux nuisances sonores du péage de Bénesse Maremne.
- à 11% des précisions sur le calcul du bruit, le type de revêtement, les vibrations, fissures constatées liées à l'autoroute...

Traitement acoustique homogène

D'une manière générale, les riverains, élus et associations demandent un traitement acoustique homogène du projet sur le territoire traversé : en termes d'efficacité acoustique et d'insertion paysagère qui doit être homogène sur l'ensemble du linéaire.

Il faut une continuité des protections acoustiques plus importantes que celles décrites dans le rapport d'enquête.

La population ne comprend pas pourquoi cette protection serait différente au Pays basque et dans les Landes : les hauteurs des murs érigés dans le 64 doivent être reprises pour les Landes. Il faut une cohérence tout au long du trajet.

La prise en compte de la densité urbaine ne doit pas induire une modulation de l'efficacité des mesures de protection. Au contraire, il est nécessaire d'anticiper pour les évolutions du territoire dans les 20 à 30 prochaines années.

MACS demande à ce titre, à la commission d'enquête, une garantie sur l'homogénéité des traitements acoustiques et la prise en compte des requêtes de l'association Bénése-Environnement : *"pourquoi le traitement qualitatif des nuisances sonores serait meilleur dans le Seignanx que dans les Landes pour le tronçon St Geours-Labenne? Il faut une totale égalité de traitement sur les protections des riverains."*

En particulier, M. le maire de **Bénése Maremne** souligne la nécessité d'une protection entre les deux ponts aux sorties nord du village, car un lotissement est en cours à proximité.

Certains riverains des maisons aux environs du péage demandent une isolation phonique sur toutes les façades : Maisons numéro 112,113,382,383,385,384,386,387,388,389.

Les amis du Seignanx remercient les ASF pour leur ouverture et leur coopération. Dans la logique de cette démarche, l'association demande qu'**une étude acoustique soit faite dès la fin des travaux d'aménagement** afin de vérifier que les nuisances phoniques ne dépassent pas les 60db(A) de nuit.

En effet, il leur semble que :

- "- La vitesse moyenne des poids lourds, prise en compte dans l'étude acoustique, soit 90km/h, ne correspond pas à la vitesse réelle des camions. Ce qui induit une sous-estimation de leur contribution aux nuisances sonores.
- L'utilisation de données météorologiques issues de stations différentes (Mont-de-Marsan pour l'étude acoustique, Biarritz pour le Dossier Loi sur l'eau), nous pose la question de l'influence météorologique sur la transmission des bruits. «L'influence océanique marquée avec un niveau moyen de pluie de 1450mn» est fortement constatée sur notre zone géographique. (3.3.1 Contexte climatique, page 27, Pièce 9)".

A **Angresse**, les riverains de la route du PLACH et du quartier LAOUDIE demandent le prolongement du mur antibruit entre les deux ponts permettant aux routes départementales reliant TYROSSE à SAUBION et TOSSE et 100 mètres au-delà du pont permettant à la RD n°112 de franchir l'autoroute (Côté Mer et Côté BORDEAUX).

Aucune protection n'est envisagée pour la zone d'activité qui comprend pourtant plusieurs habitations.

Selon le maire :

- les protections contre le bruit des habitations situées sur la zone artisanale du TUQUET sont inexistantes (repère 56+000).
- les protections mises en œuvre au repère 55+000 semblent insuffisantes en longueur et en hauteur pour être efficaces : le couloir de bruit de la ligne haute tension mérite à lui seul une protection
- les protections mises en œuvre aux repères 53+000, 52+000, 51+000 semblent également insuffisantes en hauteur pour être efficaces

A **Labenne**, un certain nombre de riverain ont fait la remarque que la nouvelle aire de stationnement des PL génère des nuisances et par conséquent il faudrait installer des isolations phoniques particulièrement à cet endroit, ce que le conseil municipal confirme.

Le conseil municipal demande précisément que pour l'acoustique les points suivants soient améliorés :

- Zone rétablissement RD714 : murs (et non merlons) de 4m de haut (et non 3m ou 2,5m) [233 à 237 et suivants...] [141 à 145] [334 à 350].
- Quartier « Pounots » : suite à la modification du tracé, murs de 4m de haut (et non 3 m) [374 etc...].
- Clos d'Arnauton : rien de prévu alors que la zone d'habitat est toute proche [115 à 124].
- Zone d'Yrieu : 4 m de haut (et non 2.5 et 2m).
- Aire de services A63 (côté Est) : rien de prévu [339-440] ou insuffisant alors que les stationnements des véhicules et notamment des camions sont aussi source de nuisance.

A **St Geours de Marenne**, des demandes particulières ont été faites, pour :

- La réalisation d'une protection phonique entre le pont situé au Nord du village vers Atlantisud et la bretelle reliant la 2x2 voies vers Dax en venant de Bordeaux, un lotissement privé est en cours de réalisation à proximité immédiate de cet espace.
- L'amélioration de la protection phonique le long de l'A63 qui vient de subir une coupe de pins servant jusqu'alors d'écran acoustique : partie PR 64+000.

A **St Martin de Seignanx**, M. Causse s'étonne qu'il n'y ait pas de protection pour les maisons qui se trouvent à hauteur de l'échangeur d'Ondres.

Le conseil municipal FORMULE UN AVIS FAVORABLE sur le projet, sous réserve de la prise en compte de la réalisation d'équipements phoniques complémentaires dans le sens ESPAGNE/FRANCE, entre le point 39.+000 et la sortie d'ONDRES, afin de réduire les nuisances occasionnées par le trafic aux riverains du secteur de NORTHON.

Le CD 40 fait la remarque que " le calcul de l'Indice de Pollution de la Population prend comme hypothèse une population à horizon 2038 Identique à la population actuelle. Ce choix est difficilement compréhensible dans un secteur particulièrement dynamique sur le plan démographique."

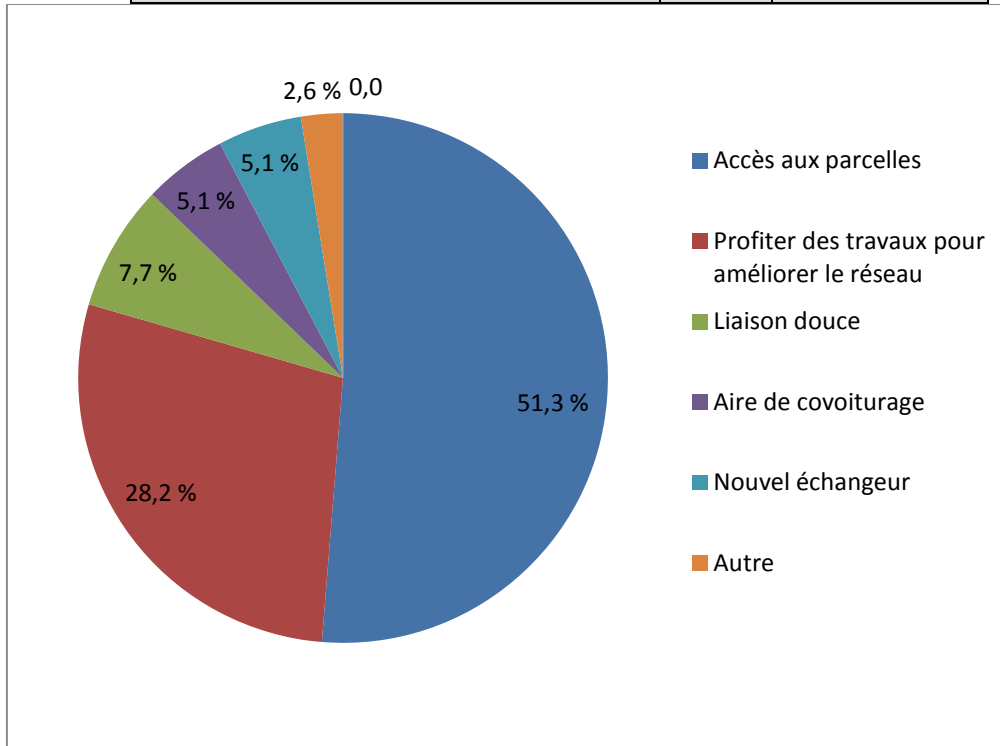
3.3.2 Voirie

Près de 20% des questions liées au cadre de vie concerne la thématique liée à la voirie.

Sur les 39 questions concernées par cette thématique, plusieurs types de requêtes ont été relevés:

Type de requêtes	%	Nbrs questions
Accès aux parcelles	51,3	20
Profiter des travaux pour améliorer le réseau	28,2	11

Liaison douce	7,7	3
Aire de covoiturage	5,1	2
Nouvel échangeur	5,1	2
Autre	2,6	1
Total	100%	39



Les riverains se préoccupent en majorité (51,3%) de **l'accès à leur propriété** ou autre accès pendant et après les travaux.

Plus d'un quart (28,2 %) des questions interpellent le maître d'ouvrage sur la possibilité de conserver après travaux la voirie qui sera créée pour le chantier.

Les autres questions concernent la possibilité de profiter de cette phase de travaux pour :

- créer une aire de covoiturage à la sortie à Capbreton,
- créer et conserver des liaisons douces,
- créer un nouvel échangeur...

D'une manière générale, les élus demandent à ce que les voies de travaux soient suffisamment larges pour pouvoir être réutilisées par la suite en ajoutant un simple revêtement.

La rétrocession des voies de chantier parallèles à l'autoroute pour la création de voiries de desserte, permettrait des itinéraires alternatifs plus courts et ainsi, de désengorger les centres bourgs, de réduire la facture énergétique des usagers et la pollution induite par les déplacements.

Cela suppose une concertation étroite entre ASF et les CT sur le positionnement et les profils de ces voies.

Sur un plan plus général, il y a lieu d'optimiser les emprises des voies parallèles (épaisseur et largeur) dans l'optique d'un possible axe contournant les communes de Saint-Geours de Maremne, Saint Vincent de Tyrosse et Bénesse-Maremne, communes dont les bourgs sont fortement pénalisés par la densité de circulation, au risque de dramatiques accidents, selon le conseil municipal de **St Geours de Maremne**.

MACS demande l'intégration du schéma directeur de liaisons douces dans le dimensionnement des ouvrages de franchissement. Il importe que l'ensemble des liaisons inscrites dans le schéma directeur soit intégré au dimensionnement des ouvrages de franchissement de l'autoroute.

Mr Kerrouche souligne le fait que MACS a acquis des terrains à Bénesse Maremne pour créer une nouvelle zone d'activités derrière le site du SITCOM. D'où l'intérêt de la CC de réutiliser les voiries de chantier pour desservir cette zone.

Il précise également que le dossier ne spécifie pas les rétablissements des dessertes locales impactées par l'élargissement. La communauté de commune demande que le rétablissement de ces liaisons, nécessaires au fonctionnement local et agricole du territoire, soit pleinement intégré aux travaux. L'impact en terme foncier de ces rétablissements d'itinéraires n'est cependant pas intégré au dossier soumis à l'enquête publique.

Mme Apathie à **St Vincent de Tyrosse**, souligne l'importance de se servir de cette modification de l'autoroute pour favoriser la circulation générale dans la commune. Avec 18.000 v/j, la RD 810 est totalement saturée et occasionne une gêne considérable pour la ville :

- d'une part, elle aurait souhaité que le projet intègre un échangeur si supplémentaire. Comme elle l'avait fait remarquer à la réunion conjointe du 17 avril, elle s'appuie pour cela sur le communiqué de presse du gouvernement qui stipulait que « les sociétés d'autoroutes vont réaliser 3,2 milliards d'euros de travaux, dont 80% au cours des trois prochaines années, afin d'améliorer le réseau autoroutier. Ces travaux permettront d'améliorer la sécurité des automobilistes, de fluidifier le trafic et de rendre les autoroutes plus facilement accessibles depuis le réseau secondaire. Ces investissements généreront des milliers d'emplois »
- D'autre part, elle estime qu'il faut réutiliser les voiries de chantier pour créer une nouvelle rocade permettant d'éviter le centre-ville. Elle a proposé aux trois autres communes concernées (Bénesse-Maremne, St Geours et Saubion) de se mettre d'accord sur un tracé possible. Le Conseil Département n'aurait toutefois, aucun projet en vue.
- Par ailleurs, elle demande que le rétablissement des points intègre bien la continuité des liaisons douces. Elle souhaite notamment que la voie verte située sur l'ancienne voie ferrée soit intégralement rétablie par un passage sur l'autoroute qui n'existe pas à l'heure actuelle.

Un particulier précise qu'il serait préférable de créer une piste cyclable sur le RD337 et donc le pont PS 572 plutôt que sur le RD 112 et donc le pont PS 583. Il argue pour cela de la fréquentation (9000 v/j) du RD112 qui serait très accidentogène alors que le RD 337 est moins fréquenté.

M. Causse à **St Martin de Seignanx** estime qu'il manque un échangeur au niveau de Labenne car la RD 810 est saturée et il est impossible de l'améliorer. Les deux CC (Seignanx et

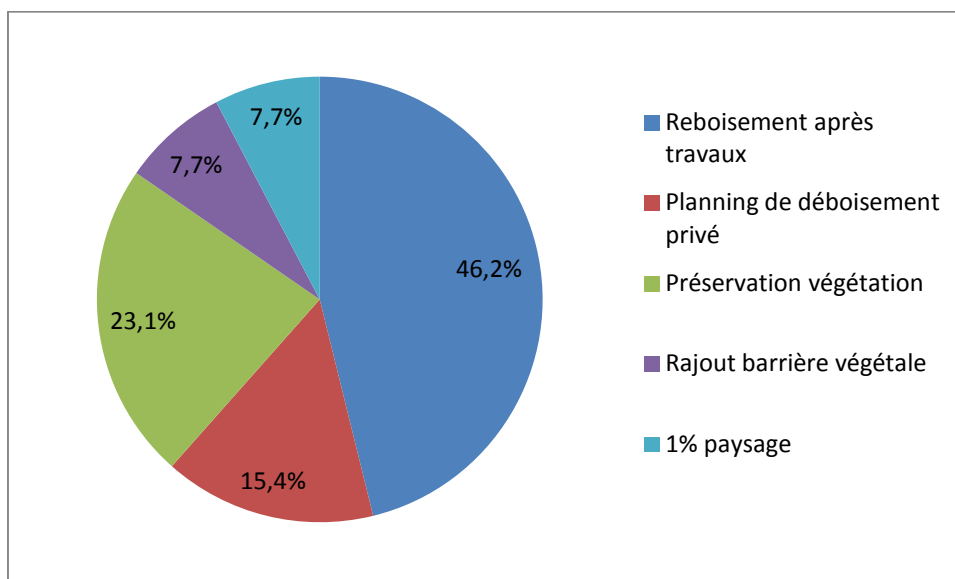
MACS) avaient écrit pour demander la création de cet échangeur supplémentaire. Les CC estiment que les entrées sorties vont largement couvrir les travaux de ce nouvel échangeur qui aurait dû faire partie du projet d'élargissement. Au minimum, il demande que l'on étudie la faisabilité sur ce point. Cette étude pourrait être financée conjointement par l'Etat, le département, les deux CC et ASF.

3.3.3 Paysage

Près de 6,3% des questions liées au cadre de vie concerne la thématique liée au paysage.

Sur les 13 questions concernées par cette thématique, plusieurs types de requêtes ont été relevés:

Type de requête	%	Nbrs questions
Reboisement après travaux	46,2	6
Préservation végétation	23,1	3
Planning de déboisement privé	15,4	2
Rajout barrière végétale	7,7	1
1% paysage	7,7	1
Total	100%	13



La quasi-totalité des questions relatives à cette thématique paysage concerne des problématiques d'ordre privées.

La requête principale concerne le reboisement de la végétation (46,2%). En effet, les riverains se préoccupent du reboisement après travaux.

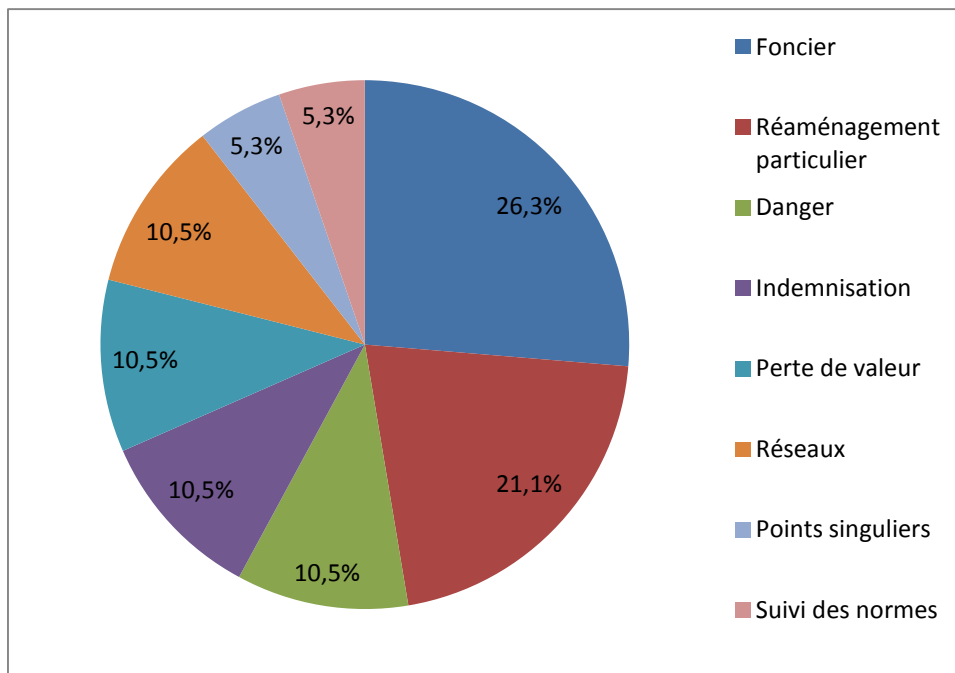
La deuxième requête du même ordre est la préoccupation de la préservation de la végétation (23,1%).

Le CD 40 fait la remarque que dans le dossier n'est pas précisé l'éligibilité des ces aménagements au dispositif partenarial du 1% paysage et développement alors même que ce fait avait été confirmé par le concessionnaire lors de la réunion d'examen conjoint en Sous-préfecture de Dax.

3.3.4 Autres thématiques

9,3% des questions liées au cadre de vie concernent d'autres thématiques : foncier, réaménagement particulier, danger, indemnisation, perte de valeur, réseaux , points singuliers et suivi des normes.

Autres thématiques	%	Nbrs questions
Foncier	26,3	5
Réaménagement particulier	21,1	4
Danger	10,5	2
Indemnisation	10,5	2
Perte de valeur	10,5	2
Réseaux	10,5	2
Points singuliers	5,3	1
Suivi des normes	5,3	1
TOTAL	100%	19



La totalité des questions relatives à ces thématiques concerne des problématiques d'ordre privées, principalement sur les questions foncières et de réaménagements particuliers.

Concernant le **suivi des mesures**, les deux associations Bénesse Environnement et Les Riverains du Seignanx demandent à faire partie du comité de suivi des travaux de la A63.

3.4 Questions posées au maître d'ouvrage

Q-341 Selon les courbes isophones après protection et les données acoustiques de l'étude d'impact (Implantation des protections acoustiques Annexe page 74 et 75), la zone du péage de Bénesse-Maremne serait la seule où le niveau sonore à l'horizon 2038 après protection à la source, tout en respectant les normes réglementaires, ne diminuerait pas et augmenterait même légèrement. Cette zone comprend un nombre réduit de maisons proches de l'autoroute. Cette augmentation proviendrait à la fois de l'impossibilité d'ériger des murs ou merlons de protection efficace le long de la voie et de l'utilisation d'un revêtement plus résistant et partant plus sonores que sur la section courante. Le maître d'ouvrage peut-il encore renforcer la protection de ces maisons pour que le niveau à l'horizon 2038 soit inférieur à la situation initiale ?

La zone du péage de Benesse Maremne présente effectivement des caractéristiques de site particulières qui rendent plus difficile la diminution du bruit et bien que les normes réglementaires soient respectées pour les quelques bâtis situés à proximité, ceux-ci peuvent considérer qu'en relatif, la protection est plus faible qu'ailleurs.

Les secteurs en amont et en aval (entonnement) de la gare de péage fortement sollicités par les freinages et les accélérations réclament un revêtement plus résistant et plus pérenne et ce qui écarte l'utilisation d'un enrobé drainant et la réduction de l'émission sonore associée.

Les entonnements étant larges, la source de bruit est éloignée du bord de la chaussée, là où dans les cas classiques, l'implantation d'une protection (mur ou merlon) est bien adaptée pour « couper » le bruit.

Certaines habitations dépassant les sources font l'objet d'une protection par isolation de façade. Il s'agit de dispositions « personnalisées », pour cela, le représentant du Maître d'ouvrage prendra contact directement avec les propriétaires.

D'autres bâtis à proximité, bien qu'en dessous des normes mais proches, feront également l'objet d'isolation de façade. Les habitations traitées sont répertoriées dans le document soumis à l'enquête (pièce E – annexe 1) et repérées par la mention « isolation complémentaire ».

Les dispositions prises sont au-delà de la stricte application de la réglementation, aussi, le Maître d'ouvrage considère cela comme un dispositif approprié et ne procédera pas à son renforcement.

Q-342 Traitement acoustique homogène : d'une manière générale, les riverains, élus et associations demandent un traitement acoustique homogène du projet sur le territoire traversé, en termes d'efficacité acoustique et d'insertion paysagère. Le maître d'ouvrage pense-t-il revoir le projet et ainsi aménager des protections acoustiques supplémentaires et augmenter les hauteurs et/ou longueurs selon les requêtes.

Il est bien normal d'aboutir à un traitement acoustique homogène du projet sur le territoire traversé.

Avec le respect des normes réglementaires, la recherche d'une équité de traitement constitue l'un des objectifs principaux du Maître d'ouvrage.

Le travail mené avec les deux associations « Les riverains du Seignanx » et « Benesse Environnement » a conduit le Maître d'ouvrage à renforcer les protections allant ainsi au-delà de la stricte application de la réglementation. Cette démarche initiée sur les communes fortement représentées par les associations a bien sûr été appliquée à tout le territoire, ainsi la contribution initiale des associations a bénéficié à tous les riverains et a amélioré la qualité du projet.

Les requêtes enregistrées sont légitimes, les riverains étant soucieux et réclamant les meilleures dispositions de protection. En revanche, les demandes sont rarement étayées, ne

font pas en général référence aux valeurs numériques figurant au dossier et ne mettent pas en évidence de distorsion, d'incohérence ou d'erreur particulière.

Ceci dit, chaque observation ou requête sera analysée finement et s'il apparaissait des insuffisances avérées, des compléments seront apportés. Mais à ce stade, il n'y pas lieu d'annoncer à priori des suppléments ou augmentations, le projet ayant été élaboré et contrôlé par phases successives.

Q-343 La population ne comprend pas pourquoi cette protection serait différente au Pays basque et dans les Landes, comment le maître d'ouvrage peut-il justifier ces différences?

Le Maître d'ouvrage ne comprend pas cette observation selon laquelle la protection serait différente au Pays basque et dans les Landes. Elle n'est pas fondée. La Loi et les règlements qui s'appliquent sont les mêmes dans les deux départements et le Maître d'ouvrage les a appliqués de la même façon. On peut d'ailleurs souligner que l'expérience du tronçon sud, tout comme la contribution des associations, constitue un apport positif.

Q-344 Les amis du Seignanx demandent qu'une étude acoustique soit faite dès la fin des travaux d'aménagement, le maître d'ouvrage peut-il confirmer si cette étude sera réalisée? Si non, merci de justifier.

Il est prévu de faire des bilans environnementaux à des périodes régulières, avec en particulier, des mesures acoustiques. L'efficacité des protections acoustiques est ainsi appréciée et comparée aux valeurs attendues. En général, ces bilans sont faits entre 1 et 5 ans après la mise en service de l'infrastructure élargie, ce qui est dans un avenir proche en comparaison des modélisations faites à une échéance de 20 ans.

Le Maître d'ouvrage confirme que cette étude sera réalisée.

Q-345 Pour répondre précisément à la requête de la pétition sur Saubion concernant les riverains de la route du PLACH et du quartier LAOUDIE le prolongement du mur antibruit entre les deux ponts permettant aux routes départementales reliant TYROSSE à SAUBION et TOSSE et 100 mètres au-delà du pont permettant à la RD n°112 de franchir l'autoroute (Côté Mer et Côté BORDEAUX) sera-t-il réalisé?

Les riverains (côté mer) des RD337 route du Plach et RD112 quartier Laoudie demande à ce que le mur antibruit soit prolongé entre les deux RD et allongé sur 100 mètres au nord de la route départementale 112.

Les riverains, route du Plach, situés à proximité de l'A63, bénéficient pleinement du mur antibruit EAC 1481-M et en particulier, l'abattement pour des bâtis testés (inclus dans une bande d'environ 300 m) et de 2 à 4 dBa par rapport à la contribution sonore initiale.

Au-delà, et cela correspond aux lieux des demandes, l'abattement diminue mais le niveau sonore est bien sûr moins élevé.

Le quartier de Laoudie est situé à au moins 300 m d'A63. Dans ce secteur, on note un abattement de 1 à 1,5 dBa (uniquement lié à l'enrobé drainant).

Les contributions sonores sont du même ordre que celles des bâtis situés dans la bande proche d'A63 (cf. ci-dessus) et en dessus des valeurs réglementaires.

Le Maître d'ouvrage comprend la demande de ces 2 groupes de riverains mais restera à la solution du projet.

Q-346 Pour répondre précisément à la requête de la pétition sur Angresse, une protection acoustique sera-t-elle finalement réalisée?

La requête de la pétition sur Angresse semble portée sur le tronçon (côté mer) entre les PK 52 et 55. Dans ce secteur, les bâtis sont implantés de part et d'autre de la RD810 à une distance de plus de 500 m voire 1 km. A cette distance, la dispersion du bruit conduit à des contributions sonores sur les bâtis bien en dessous des valeurs réglementaires d'autant que la réduction liée à l'utilisation d'un enrobé drainant s'applique également. Il n'y a pas lieu d'apporter une protection à la source.

Q-347 Pour la municipalité de Labenne, le maître d'ouvrage peut-il préciser les améliorations acoustiques qu'il va pouvoir réaliser? :

- Zone rétablissement RD714 : murs (et non merlons) de 4m de haut (et non 3m ou 2,5m) [233 à 237 et suivants...] [141 à 145] [334 à 350]?
- Quartier « Pounots » : suite à la modification du tracé, murs de 4m de haut (et non 3 m) [374 etc...]?
- Clos d'Arnauton : prévoir une protection acoustique [115 à 124]?
- Zone d'Yrieu : 4 m de haut (et non 2.5 et 2m)?
- Aire de services A63 (côté Est) : prévoir une protection acoustique [339-440] ?

cf. Q2431

Les valeurs réglementaires côté Est sont également respectées

Q-348 Pour la municipalité de St Geours de Maremne, le maître d'ouvrage peut-il préciser les améliorations acoustiques qu'il va pouvoir réaliser? :

- réalisation d'une protection phonique entre le pont situé au Nord du village vers Atlantisud et la bretelle reliant la 2x2 voies vers Dax en venant de Bordeaux?
- amélioration de la protection phonique le long de l'A63 qui vient de subir une coupe de pins servant jusqu'alors d'écran acoustique : partie PR 64+000?

Concernant St Geours de Maremne :

- la mise en place d'une protection (à priori par merlon) entre les deux ponts constituerait une amélioration (et non une nécessité). Le Maître d'ouvrage y est favorable néanmoins ce secteur est à la jonction de trois gestionnaires : Atlantes au nord, le Conseil départemental des Landes au centre, et ASF au sud. Cette répartition devrait se simplifier dans les années à venir. Si le Maître d'ouvrage dispose alors des emprises foncières et des possibilités d'accéder (la zone inter-bretelles ne doit pas être enclavée et nécessite un accès pérenne), les dispositions seront prises pour améliorer la protection dans ce secteur, mais l'engagement ne peut pas être ferme et définitif à ce stade ;
- dans la zone au PK 64 (secteur de coupe récente de pins), il a été prévu la constitution d'une protection acoustique (à priori en merlon) venant compléter les zones en déblai assurant ainsi une continuité entre les deux ponts.

Q-349 Pour la municipalité de St Martin de Seignanx, le maître d'ouvrage peut-il préciser les améliorations acoustiques qu'il va pouvoir réaliser? :

Réalisation d'équipements phoniques complémentaires dans le sens ESPAGNE/FRANCE, entre le point 39.+000 et la sortie d'ONDRES, afin de réduire les nuisances occasionnées par le trafic aux riverains du secteur de NORTHON?

La municipalité de St Martin de Seignanx demande une amélioration dans le secteur de l'échangeur d'Ondres. Il faut relever qu'un modelé naturel a été en partie effacé par la

réalisation de la route départementale n°85 et certains bâtis se trouvent en conséquence plus exposés. Concernant le projet, un complément a été apporté en prévoyant un écran (EAC-1656) en bordure de chaussée, barrant l'ouverture créée par le vallon du Northon. Cet équipement ne sera pas prolongé vers le sud, car correspondant à une zone de déblai. En revanche, le bâti le plus proche fera l'objet d'une isolation de façade.

Q-3410 Le CD 40 fait la remarque que « le calcul de l'Indice de Pollution de la Population prend comme hypothèse une population à horizon 2038 Identique à la population actuelle. Ce choix est difficilement compréhensible dans un secteur particulièrement dynamique sur le plan démographique. »

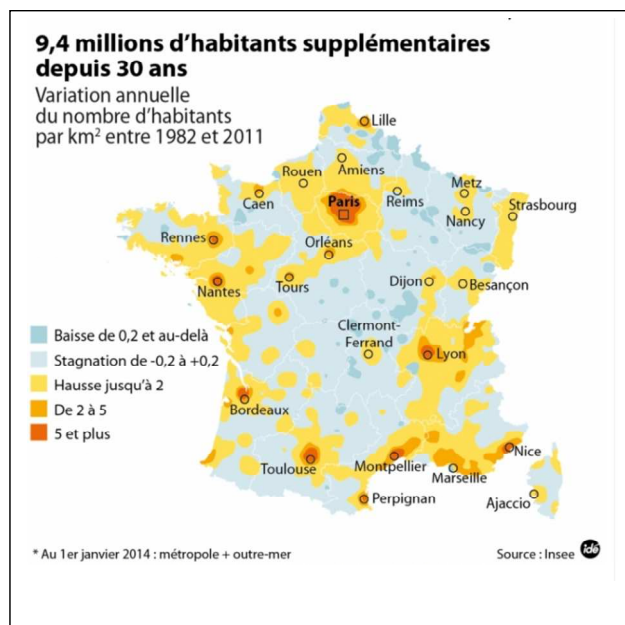
Cette question a déjà été posée avant le début d'enquête, mais qui pour le moment est restée sans réponse:

"Dans cette étude et conformément à la circulaire n°2005-273, la détermination de l'IPP est réalisée par croisement des données de populations. *La population à l'horizon de l'étude (2038) a été considérée comme identique à la population actuelle ;"??*

Le Sud-Ouest est une zone très attractive, Les Landes, 16e département de France, est le département d'Aquitaine qui affiche le plus fort taux de croissance annuel de sa population sur trente ans (+0,92 %). Source INSEE

Au contraire, une forte croissance démographique des communes est concernée.

Cette remarque a d'ailleurs été faite par la DREAL : remarque 11 dossier police de l'eau et n'a pas obtenu de réponse??"



L'indice de pollution/population IPP, établi conformément à la circulaire 2005-273 (relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières) est utilisé comme une aide à la comparaison entre scénarii et non comme une mesure effective de l'exposition de la population à la pollution. Pour les calculs, l'hypothèse d'une population invariante a été retenue.

Dans l'étude d'impact, l'indice IPP est utilisé pour évaluer l'incidence du projet sur la santé: il s'agit de comparer la situation future avec aménagement (situation projet) et la situation future qui se vérifiera si l'aménagement n'est pas réalisé (situation de référence). Dans l'étude, il est considéré que l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute (fluidification du trafic, mesures environnementales, mesures en faveur de la sécurité, mesures de protection acoustique,...) n'est pas de nature à modifier la croissance de la population sur le territoire :

- la population à l'horizon 2038 est la même dans le calcul de l'IPP pour la situation projet et la situation de référence;
- l'incidence de l'aménagement par rapport à la situation de référence ne dépend pas du facteur de croissance de la population.

La comparaison entre l'état initial et la situation de référence fournit une appréciation indicative de l'évolution de l'exposition à la pollution entre la situation actuelle (2011) et la situation future (2038) si le projet n'est pas réalisé, qui ne concerne pas l'incidence du projet sur la santé:

- en considérant une population invariante entre 2011 et 2038, la diminution de l'indice IPP global sur la zone d'étude est d'environ 78%
- en considérant à titre d'exemple une croissance annuelle uniforme de 0,92% (taux INSEE indiqué dans question CE pour le département des Landes à propos de la croissance sur 30 ans), la diminution de l'indice IPP global sur la zone d'étude reste supérieure à 70%.

Le Maître d'ouvrage reconnaît bien sûr que ce raisonnement théorique est en décalage avec la progression naturelle de la démographie attendue dans le sud du département.

Q-3411 Les ASF, envisagent-elles d'une manière générale, en concertation avec les CT, à ce qu'un certain nombre de voies de travaux soient suffisamment larges pour pouvoir être réutilisées par la suite en ajoutant un simple revêtement?

Plus précisément:

- dans l'optique d'un possible axe contournant des communes de Saint-Geours de Maremne, Saint Vincent de Tyrosse, Saubion et Bénesse-Maremne,
- à Bénesse Maremne pour la nouvelle zone d'activités derrière le site du SITCOM.

Cette question rejoint celle de la réutilisation des voies de chantier en routes publiques définitives (cf. Q29121).

Q-3412 Le porteur de projet envisage-t-il de rétablir le passage sur l'ancienne voie ferrée, St Vincent de Tyrosse, coupée lors de la construction de l'autoroute actuelle, sachant que la commune souhaiterait en faire une voie verte pour la réintégration d'un passage sur l'autoroute qui n'existe pas à l'heure actuelle.

Le Maître d'ouvrage n'envisage pas de rétablir ce passage.

Cette question rejoint celle du rétablissement de voies anciennes (cf. Q2111).

Q-3413 Le dossier ne spécifie toujours pas les rétablissements des dessertes locales impactées par l'élargissement. Le rétablissement de ces liaisons, nécessaires au fonctionnement local et agricole du territoire, sera-t-il pleinement intégré aux travaux?

Le dossier précise que les dessertes locales impactées par l'élargissement seront rétablies, c'est une obligation du Maître d'ouvrage. Ce type de dispositions sera bien sûr pleinement

intégré aux travaux. Leur définition précise nécessite des études détaillées menées en liaison avec les propriétaires concernés.

Q-3414 Une aire de covoiturage peut-elle être envisagée, en concertation avec les CT, au niveau de la sortie de péage de Capbreton?

Cette question (aire de covoiturage à Capbreton) rejoint la Q223.

Q-3415 Les riverains sont préoccupés par le reboisement de la végétation après travaux et la préservation de la végétation au maximum, serait-il possible d'avoir une totale transparence sur ce sujet et de pouvoir avoir toutes ces informations sur le site internet?

Il est légitime pour les riverains de souhaiter la préservation des boisements constituant des écrans visuels. Le déboisement des zones de travaux est nécessaire et l'ampleur des surfaces peut être mal comprise. Le Maître d'ouvrage portera une attention particulière à l'information des phases préalables aux travaux en grande masse en particulier les déboisements, leur surface d'application et leur calendrier. Les supports d'information habituels, plans et photo aériennes, seront utilisés. Afin d'améliorer la communication, le Maître d'ouvrage cherchera à développer ce sujet sur le site internet dédié aux travaux.

Q-3416 Egalement sur le site internet, serait-il possible d'avoir en temps réels les informations sur :

- la mise en œuvre des mesures compensatoires
- rapport de l'expert naturaliste des suivis sur les 25 ans
- rapport des écologues
- actions de suivi, de surveillance et d'information qualité de l'air

La demande d'alimenter le site internet avec des informations portant sur :

- les mesures compensatoires,
- les rapports des experts naturalistes et écologues,
- le suivi de la qualité de l'air

est acceptée.

En revanche, le faire en temps réel ne peut pas être un engagement du Maître d'ouvrage à ce stade et ne s'avère pas forcément nécessaire dans la pratique.

Q-3417 Les deux associations Bénesse Environnement et Les Riverains du Seignanx demandent à faire partie du comité de suivi des travaux de la A63, le maître d'ouvrage peut-il confirmer leur présence au comité de suivi des mesures?

Le Maître d'ouvrage s'engage à proposer à Monsieur le Préfet d'intégrer les deux associations au Comité de Suivi et se déclare très satisfait de pouvoir poursuivre dans le cadre de ce Comité et en dehors, le travail déjà engagé.

Q-3418 Le maître d'ouvrage peut-il confirmer l'éligibilité des ces aménagements au dispositif partenarial du 1% paysage et développement comme dit lors de la réunion d'examen conjoint en Sous-préfecture de Dax?

Cette question rejoint la question Q2111.

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

*

4. ACTIVITES AGRICOLES ET SYLVICOLES

4.1. Nombre d'observations sur ce thème, caractéristiques.

Cette thématique concerne 15 observations (8,4% des observations totales) avec **32 questions posées** par les deux tiers par les particuliers (66,7%), et un tiers par les élus, syndicat et la chambre d'agriculture. Les observations concernent toutes les communes avec une prédominance pour St Geours de Maremne et Bénésse Maremne.

4.2. Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée

13 questions pourraient justifier une réponse ciblée de la part du maître d'ouvrage. Elles sont reprises ci-dessous avec leur N° qui permet de retrouver l'observation de référence et les coordonnées du requérant.

Nom	N° de la question	Texte de la question
Guilloteau Eric Ondres	A63-ENT-IND-0001-002	M. Hiriart, propriétaire et exploitant de plusieurs parcelles situées le long de l'autoroute, utilise un chemin de desserte appartenant à ASF. Il s'inquiète d'une part de l'amputation de terres que va entraîner l'élargissement
	A63-ENT-IND-0001-003	et surtout de ne plus pouvoir utiliser ce chemin de desserte
		<i>La desserte des parcelles sera maintenue.</i>
Penne Michel St Geours de Maremne	A63-ENT-IND-0003-006	2. M. Sangla : la construction du bassin de rétention ampute très fortement cette parcelle agricole qui ne serait plus cultivable.
		<i>Application des règles du protocole pour évaluer la perte de valeur due à une forme de parcelle moins bien adaptée. Le cas échéant, acquisition de la totalité du reliquat.</i>
Gemain Georges Bénésse-Maremne	A63-BNM-PAR-0018-001	Parcelles Terrier 129/264 : il faut déplacer le bassin (voir demande de Mme Gemain A63-BNM-PAR-0004), mais pour le placer côté est de l'autoroute car la parcelle a nettement moins de valeur sylvicole ; en outre, le bassin pourrait disposer du ruisseau et de l'OH passant sous l'autoroute comme exutoire. Sinon pourquoi ne pas mettre ce bassin sur la parcelle appartenant déjà à ASF
	A63-BNM-PAR-0018-002	Parcelle 129/243 : pourquoi ne pas mettre le bassin côté est dans la zone de forêt plutôt que sur une prairie
		<i>Bassins implantés à l'aval hydraulique de l'autoroute, en l'occurrence côté ouest. Implantation des deux bassins visés non modifiée. Voir également réponse à la question Q 741.</i>
Monsieur PARACHOU Jean- François demeurant 1686 Route de CAPBRETON 40 150 Angresse (Tel 06 80 96 21 49)	A63-ANG-IND-0055-001	Que l'irrigation des parcelles exploitées soit modifiée et prise en charge par l'expropriant. (Changement d'orientation de l'arrosage).
		<i>Voir réponse aux questions Q 444 et Q 445.</i>

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

RICHER Michel et Emmanuel St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0072-002	Ils estiment en effet que cette nouvelle ponction rend le reste des parcelles inexploitable et demandent une indemnité pour perte d'exploitation.
		Application des règles du protocole pour évaluer la perte de valeur due à une forme de parcelle moins bien adaptée. Le cas échéant, acquisition de la totalité du reliquat.
Madame CAZES et sa fille St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0073-001	Rappellent que leurs parcelles sont plantées en maïs semence (CB5 et AA29) et asperges (AA29) et demandent d'être indemnisées en conséquence ;
		Application du protocole qui prévoit ce type de cultures
	A63-SGM-IND-0073-002	Déclarent que l'emprise prévue interdira le fonctionnement du pivot d'irrigation. Elles demandent que l'irrigation de la parcelle soit intégralement rétablie. En outre ; elles soulignent que l'irrigation de la parcelle de l'autre côté de l'autoroute (CB5) est assurée par une conduite d'eau qui passe sous l'autoroute et qu'il faudra maintenir ;
		Voir réponses aux questions Q444 et Q 445
	A63-SGM-IND-0073-005	Rappellent que les acquisitions prévues entraînent la perte de trois bâtis servant à l'élevage des volailles et demandent une indemnisation en conséquence et la mise en place de clôtures pour isoler les volailles des travaux
		Voir réponse à la question Q 441. Une clôture de chantier sera mise en place. Toutefois elle n'est pas là pour jouer le rôle d'isolation des volailles vis-à-vis du chantier. Si le propriétaire disposait d'une clôture initiale, et qu'elle lui a été indemnisée en même temps que l'acquisition du sol, il lui appartient de la reconstituer.
M. Fialon St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0077-001	La DFCI est propriétaire de la parcelle CA12 qui sera intégralement comprise dans le projet. Or cette parcelle comprend une retenue d'eau (presque toute la parcelle) indispensable pour la lutte contre les incendies (seul point d'eau du secteur). Je propose de remplacer cette installation par un forage à réaliser par le maître d'ouvrage à proximité le long de la piste DFCI.
		Le Maître d'ouvrage ASF examinera la possibilité de reconstituer une retenue analogue à celle existante dans les surfaces acquises par ses soins, et alimentée en eau de la même façon.
M. Fialon St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0077-002	J'ajoute qu'il est indispensable de maintenir ou rétablir la piste DFCI
		Le rétablissement de la piste DFCI, reconstruite sur les terrains acquis pour l'opération autoroutière, et transférée à l'issue des travaux à son gestionnaire initial, est bien prévu.
Mme Michon pour M. Sangla St Geours de Marenne	A63-SGM-IND-0080-001	Le projet va amputer la parcelle de plus d'un hectare essentiellement sur la partie cultivable Le terrain ne sera plus économiquement cultivable La prairie en contrebas va souffrir du ruissellement de

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

		la zone du bassin en particulier pendant les travaux
		L'indemnisation de la partie devant être acquise, faite sur la base du protocole mis au point avec les organisations agricoles, intégrera une éventuelle dépréciation du reliquat s'il ne peut plus être considéré comme économiquement cultivable. Les précautions habituelles de chantier seront prises pour éviter les désordres sur la prairie citée et en phase définitive, les eaux issues du bassin construit à cet endroit ne se déverseront pas sur cette parcelle.
Mme Pierrelle-Hirigoyen St Vincent de Tyrosse	A63-SVT-IND-0084-001	une indemnité de lisière pour compenser les atteintes aux pins désormais exposés
		Une expertise pour évaluer l'effet de lisière pourra être diligentée.
	A63-SVT-IND-0084-002	la reconstitution du fossé entre la route latérale et ma propriété
		En cas de déplacement d'une voie latérale, le réseau de recueil et d'écoulement des eaux est également adapté, ou reconstitué en tant que de besoin.
Gemain Nicolas Bénése-Marenne	A63-BNM-IND-0108-1	Au niveau des terriers 129, 126, 130 l'élargissement de l'A63 va empiéter sur une parcelle de maïs irrigué au moyen d'un pivot. Ce projet va entraîner une diminution du rayon d'action de l'appareil et donc de la surface irriguée avec toutes ses conséquences. Une anticipation est nécessaire pour modifier l'automatisation de l'irrigation de cette parcelle.
		Voir réponse à la question 445. La planification des travaux de modification sont du ressort du propriétaire de ces ouvrages. ASF ne peut se substituer au propriétaire, mais fera en sorte que le volet indemnisation soit traité dans un délai compatible avec une planification de ces travaux, ne remettant pas en cause une saison de culture.
Gemain Nicolas Bénése-Marenne	A63-BNM-IND-0108-5	Aussi à ce niveau des prairies inscrites à la PAC vont être impactées. Des conséquences importantes par rapport à la réglementation et au maintien de ces prairies vont arriver. Une anticipation doit se faire. La construction du bassin coté « terre » me semblerait donc plus judicieuse. A ce niveau-là une combinaison bassin de rétention mur phonique est possible vu que dans d'autres endroits cela a été fait.
		Voir réponse à la question Q 741. Le projet ne peut être modifié.
	A63-BNM-IND-0108-6	Au niveau du terrier 126 parcellaire 214, un bâtiment de volaille va se retrouver dans l'emprise. Son déplacement et sa reconstruction sont indispensables.
		Le financement du déplacement de ce bâtiment ou de sa reconstruction sera pris en charge par le Maître d'ouvrage ASF (voir réponse à la question Q 441).
	A63-BNM-IND-0108-7	Un boviduc PI541 nous permet de rejoindre les parcelles situées de l'autre côté de PA63 depuis notre siège d'exploitation. Que va-t-il devenir ? A ce niveau, un chemin rural à travers le bois permet de desservir plusieurs barthes de différents propriétaires. Son

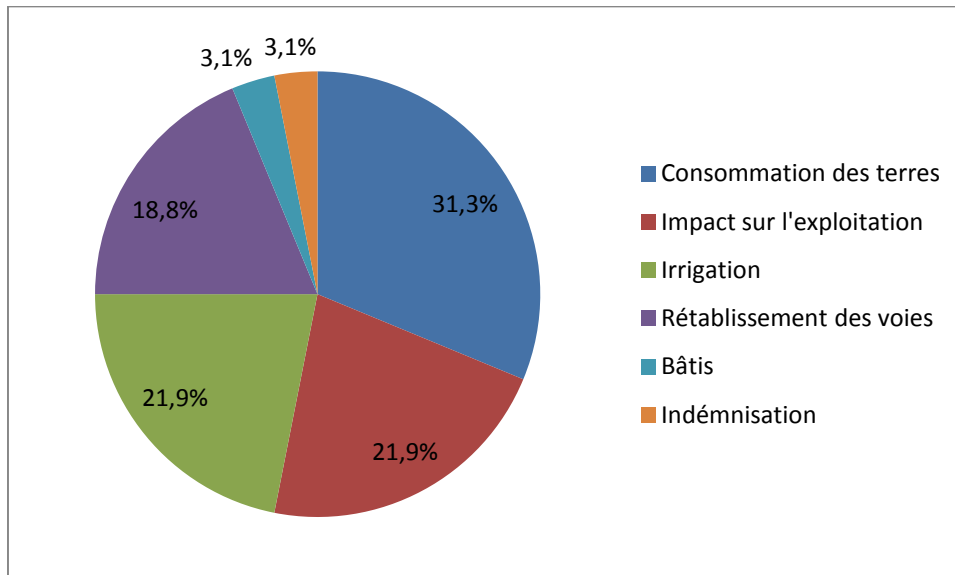
A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		maintien est obligatoire.
		<p>Le passage sous l'autoroute PI 541 sera au terme des travaux maintenu et assurera toutes ses fonctionnalités actuelles.</p> <p>Pendant la réalisation des travaux, le maintien du passage dans l'ouvrage peut s'avérer temporairement impossible.</p> <p>Dans un tel cas, un examen des solutions et indemnités, pouvant éventuellement être dues du fait d'un allongement de parcours, sera fait avec les exploitants directement impactés.</p>
	A63-BNM-IND-0108-10	<p>Une partie du chemin (vit 540) longeant TA63 est un chemin privé selon le jugement du 21 mai 1986. Après l'élargissement ce chemin devra garder la même désignation. Aujourd'hui la transformation de ce jugement n'a jamais été effectuée auprès du cadastre et des hypothèques. Nous demandons un bornage par ASF</p>
		<p>La transcription du jugement rendu en 1986 n'a pas été faite en son temps mais il n'est pas contesté par le Maître d'ouvrage ASF que le tronçon de chemin cité a un caractère privé. L'opération d'élargissement sera l'occasion de régulariser cette situation.</p>
	A63-BNM-IND-0108-13	<p>Les chemins d'accès aux bassins de rétention me semblent plus qu'important.</p>
		<p>Ces chemins sont destinés à permettre le cas échéant, en cas de pollution accidentelle, des rotations de camions pour évacuer des volumes d'eau polluée importants.</p>
GRACIET Dominique Président de la Chambre agriculture	A63-COU-IND-0130-006	<p>la conduite d'eau d'irrigation qui traverse l'autoroute sur la commune de Saint-Geours-de-Maremne (PR 63) ne doit pas être oubliée, car elle seule permet l'irrigabilité de la parcelle exploitée au sud de l'autoroute et la production de maïs semence conditionnée au caractère irrigué de cette parcelle</p>
		Voir réponse à la question Q 444.

4.3 Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public

Sur cette thématique générale, on distingue des sous-thématiques

Sous-thématique	%	Nbrs questions
Consommation des terres	31,3	10
Impact sur l'exploitation	21,9	7
Irrigation	21,9	7
Rétablissement des voies	18,8	6
Bâties	3,1	1
Indemnisation	3,1	1
TOTAL	100%	32



La préoccupation principale de cette thématique est la consommation de terre (31,3%), avec dans le même ordre la problématique de l'impact sur l'exploitation (21,9%).

L'irrigation (21,9%) et le rétablissement des voies (18,8%) sont aussi des problématiques à prendre en compte.

Une vigilance particulière doit être faite afin de réduire au maximum les emprises sur les terres agricoles et sylvicoles afin de pénaliser à minima les propriétaires et exploitants.

A la réunion publique, un particulier a précisé que les agriculteurs ont émis des remarques au sujet de la consommation de foncier et, à ce jour, aucune n'a été prise en compte.

La chambre d'agriculture souligne l'importance capitale que revêt l'irrigation dans la mise en valeur des terres agricoles de ce territoire, et plus précisément la production de maïs semence. L'adaptation des systèmes d'irrigation au nouveau parcellaire est donc primordiale pour le maintien de l'irrigabilité des surfaces agricoles après projet.

La conduite d'eau d'irrigation qui traverse l'autoroute sur la commune de Saint-Geours-de-Maremne (PR 63) ne doit pas être oubliée, car elle seule permet l'irrigabilité de la parcelle exploitée au sud de l'autoroute et la production de maïs semence conditionnée au caractère irrigué de cette parcelle.

Si l'irrigation des parcelles exploitées est modifiée, cela doit être pris en charge par l'expropriant.

Une vigilance particulière doit être faite quant aux impacts préjudiciables aux activités agricoles qu'occasionnera cet aménagement, et aux réparations qu'il conviendra de mettre en œuvre pour maintenir des conditions d'exploitation favorables au fonctionnement des entreprises agricoles.

Nécessité de mettre en œuvre les outils qui visent à réparer les préjudices qu'auront à subir les espaces agricoles et sylvicoles et qui sont décrits également dans le chapitre 8 de la pièce E du dossier d'enquête publique : stockage foncier, aménagement foncier agricole et forestier, échanges amiables, aides au défrichement.

4.4 Questions posées au maître d'ouvrage

Q-441 Le maître d'ouvrage peut-il préciser le protocole d'indemnisation quant aux impacts préjudiciables des agriculteurs et sylviculteurs qu'occasionnera cet aménagement? Ce protocole d'indemnisation sera-t-il bien en adéquation avec le type de culture produite, le type d'élevage, si bâti détruit... ?

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

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

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

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

Q-442 Où en sont les négociations avec les organisations professionnelles agricoles et sylvicoles ? Des accords ont-ils été passés pour définir les bases d'indemnisation des agriculteurs et sylviculteurs ?

Les discussions entre ASF et les organisations agricoles pour la mise au point du protocole sont achevées. Le nombre de parties signataires de côté de ces dernières fait que la signature prend un peu de temps et que formellement, sa signature par l'ensemble des parties n'est pas encore intervenue.

En ce qui concerne la sylviculture, ASF et le syndicat des sylviculteur du Sud-ouest se sont mis d'accord, par la signature en date du 24 juillet 2015 d'un document (lettre de cadrage) qui

fixe les différentes indemnisations attribuées aux propriétaires pour les bois portés par leurs parcelles forestières, l'évaluation des sols ayant été effectuée en parallèle par France Domaine.

Q-443 Le maître d'ouvrage peut-il assurer qu'il pourra maintenir les conditions d'exploitation favorables au fonctionnement des entreprises agricoles et sylvicoles?

L'impact principal sur les exploitations agricoles et sylvicoles s'est produit lors de la construction initiale de l'autoroute dans les années 1980. L'élargissement et les aménagements environnementaux qui l'accompagnent ne modifieront pas les conditions d'exploitation existantes. Les dessertes continueront à être assurées de façon analogue à la situation actuelle ou seront améliorées.

Q-444 Le maître d'ouvrage peut-il confirmer que la conduite d'eau d'irrigation qui traverse l'autoroute sur la commune de Saint-Geours-de-Marenne (PR 63) sera maintenue, car elle seule permet l'irrigabilité de la parcelle exploitée au sud de l'autoroute et la production de maïs semence.

Cette conduite d'eau a été identifiée et sera rétablie sous l'autoroute élargie. Elle empruntera un fourreau mis en place à cet effet, ce qui rendra l'exploitation de cette conduite plus sûre que dans la situation actuelle où elle est enterrée sous le remblai autoroutier.

Q-445 Le maître d'ouvrage peut-il confirmer qu'il prendra à sa charge la modification de l'irrigation des parcelles exploitées, si nécessaire?

Les modifications des systèmes d'irrigation en place rendues nécessaires par l'amputation d'une partie des parcelles du fait des acquisitions (notamment les systèmes d'irrigation par pivot) feront l'objet d'une indemnisation par le Maître d'ouvrage.

Q-446 Une inquiétude des exploitants sur l'accès aux parcelles a été relevée, le maître d'ouvrage peut-il assurer aux exploitants l'accès à toutes les parcelles pendant et après les travaux ?

Toutes les parcelles disposant d'un accès continueront à être desservies et accessibles depuis une voie publique.

En cas de déplacement de chemins existants, les surfaces nécessaires à leur construction sont incluses dans les emprises définies dans la présente enquête, sans qu'à ce stade soit distingué ce qui servira au rétablissement des voies et ce qui servira aux ouvrages autoroutiers.

L'accessibilité durant les phases de chantier sera également maintenue, étant entendu que pendant ces phases, le trafic local pourra être mélangé avec le trafic spécifique du chantier.

5. EAUX et MILIEUX Naturels

5.1. Nombre d'observations sur ce thème, caractéristiques.

27 observations s'intéressent à la protection des eaux et des milieux naturels. Elles émanent tant des élus (11) que de particuliers (11), tandis que quatre ont été émises par des associations ou groupements et une par la chambre d'agriculture. Ces 27 observations ont généré 61 questions. A noter que les questions relatives au positionnement précis des bassins ne sont en général pas prises en compte dans ce chapitre, elles ont été traitées au chapitre 2. PROJET TECHNIQUE.

Sur ces 61 questions, les deux tiers (39) concernent les eaux et milieux aquatiques (transparence hydrauliques, récupération et traitement des eaux pluviales, zones humides etc..) et 15 se rapportent au suivi des mesures, essentiellement le lieu et la forme des mesures compensatoires qui seront appliquées pour pallier les destructions de zones humides. Deux se rapportent à la nature en général, trois autres demandent un état des lieux particulier et une dénonce l'atteinte faite à la forêt.

5.2 Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée

20 questions pourraient justifier une réponse ciblée de la part du maître d'ouvrage. Elles sont reprises ci-dessous avec leur N° qui permet de retrouver l'observation de référence et les coordonnées du requérant.

Nom Qualité	N° question	Libellé de la question issue de l'observation formulée par le requérant
M. Cabaloué Maire de Saubion	A63-ENT- IND-0004- 003	souhaite que soit bien justifier la position du bassin de rétention des eaux de ruissellement de l'aire sur repos de Saubion
		Les bassins jouxtent les aires de repos ce qui facilite leur desserte depuis les voies internes des aires et minimise les surfaces nécessaires à la création des accès.
M. Delpuech Maire de Labenne	A63-ENT- IND-0008- 004	Terrier 126/59 estime insuffisant l'écoulement des eaux vers le marais d'Orx. Il demande un re-profilage des fossés et que la station de pompage des eaux situées à proximité de la RD 810 soit reprise par ASF pour qu'elle en assure le fonctionnement et l'entretien
		Les eaux pluviales qui pouvaient s'accumuler dans l'espace compris entre la RD 810, l'autoroute, et la voie ferrée seront, au terme des travaux, envoyées vers le canal de ceinture du marais d'Orx, grâce à la mise en place d'un ouvrage hydraulique supplémentaire sous l'autoroute, destiné à améliorer la transparence. La station de relevage des eaux n'aura plus aucun rôle à jouer vis-à-vis de ces eaux de pluie qui s'écouleront gravitairement sous l'autoroute par le nouvel ouvrage hydraulique créé.
M. XAVIER MARTIN LAPRADE	A63-OND- PAR-0043- 003	Le propriétaire aimerait faire un repérage avec les ASF avant travaux pour voir la possibilité de conserver certains spécimens d'arbres avant déboisement ?
		La préservation de certains arbres situés sur les parties de parcelles acquises par le maître d'ouvrage ASF n'est envisageable que si elle est compatible avec les ouvrages à construire, les besoins d'évolution et de circulation des engins de chantier. Une démarche d'identification des arbres susceptibles d'être préservés sera engagée, et les

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

		propriétaires riverains pourront y être associés.
Jack LEQUESNE 1304 Route du PLACH 40 230 SAUBION	A63-SAU- IND-0047- 004	Parcelles A 1517 et A 1637 qui donnent sur la Départementale n°112 Le bassin de traitement des eaux de surface situé à proximité de la RD n° 112 est-il bien positionné (Justificatifs)? Le ruisseau "Le Ristou" sera t'il entretenu, par qui ? Qui sera chargé du contrôle?
		Voir réponse à la question Q 744 pour le positionnement du bassin. A proximité des parcelles citées, les travaux concernent le déplacement de la RD 112, suite à la démolition/reconstruction du pont au-dessus de l'autoroute. L'ouvrage hydraulique rétablissant le ruisseau « le Ristou » sous cette voie fera donc partie du domaine départemental et sera entretenu par le gestionnaire de cette voie. Quant au cours du ruisseau proprement dit, les règles générales sont applicables : chaque propriétaire est responsable de l'entretien du ruisseau sur sa parcelle et en cas de mitoyenneté, chaque riverain a en charge une berge.
Gemain Georges	A63-COU- IND-0051- 007	Demande le déplacement du bassin de rétention, soit du même côté mais plus au nord soit de l'autre côté de l'autoroute
		Réponse négative, voir réponse à la question Q 741.
Mme Gemain Pte de Bénésse environnement	A63-COU- IND-0051- 009	BM 536 : Demande déplacement du bassin soit près du PI 541, soit dans la zone qui aurait été polluée par l'anglamol et 2013 ou de l'autre côté de l'autoroute
		Réponse négative, voir réponse à la question Q 741
M. Parachou	A63-COU- IND-0051- 015	Maison N° 100 : S'est plaint à ASF (M. Butterling) du mauvais entretien du fossé le long du chemin latéral de l'autoroute (en zone ASF)
		Question liée à l'entretien de l'ouvrage existant et n'ayant pas de rapport direct avec l'opération d'élargissement et d'aménagement. A l'achèvement de cette opération, l'infrastructure est remise à neuf, y compris le réseau des fossés extérieurs à l'autoroute.
Lapébie Francis Pt du syndicat de rivières	A63-LAB- IND-0068- 006	Au lieu-dit Bessabat (échangeurs d'Ondres, ruisseau de la Palibe) l'autoroute générerait des problèmes de crues et d'inondation car des réseaux auraient été déconnectés au moment de la mise en œuvre du bassin de rétention
		L'opération d'élargissement entre Ondres et St Geours de Maremne sera l'occasion de ré-intervenir dans le secteur indiqué et de compléter les travaux réalisés lors de l'élargissement de la section Biriadou – Ondres, de rectifier d'éventuels dysfonctionnements.
Lapébie Francis Pt du syndicat de rivières	A63-LAB- IND-0068- 003	Zone de l'exploitation horticole de Bénésse : Le syndicat a exprimé ses craintes sur la rétention d'eau et ne s'estime pas satisfait de la réponse faite par le maître d'ouvrage. Le syndicat demande si ASF va faire fossés suffisamment dimensionnés le long du chemin du Houdin
		La question du fossé le long du chemin de Houdin fera l'objet d'un examen avec le syndicat, en liaison avec les services chargés de la police de l'eau et du respect des autorisations administratives délivrées au titre de la loi sur l'eau
Lapébie Francis Pt du syndicat de rivières	A63-LAB- IND-0068- 011	Ouvrage OH 536 : Il note que l'exutoire de ce bassin aboutit « Canal Noir » dont la capacité lui paraît insuffisante pour supporter l'apport d'eau supplémentaire. Il demande donc que les mesures compensatoires permettent la réhabilitation de ce « Canal Noir ».

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		<p>Concernant l'apport d'eau supplémentaire, voir la réponse à la question Q547 .</p> <p>Une action de réhabilitation du « canal noir » ne peut s'inscrire que dans une démarche plus vaste de mesures compensatoires du secteur des Barthes d'Angresse. Voir la réponse à la question Q xxxxx</p>
St Germain Raymond	A63-BNM-IND-0103-2	<p>190 chemin du Brocq</p> <p>Venant d'acquiescer les parcelles AS66 et AS263 bordant l'A63. M. Butterling est venu à ma demande pour se rendre compte de l'état du fossé propriété d'ASF. J'espère que des travaux seront exécutés rapidement.</p>
		<p>Question liée à l'entretien de l'ouvrage existant et n'ayant pas de rapport direct avec l'opération d'élargissement et d'aménagement. A l'achèvement de cette opération, l'infrastructure est remise à neuf, y compris le réseau des fossés extérieurs à l'autoroute</p>
M. Cabaloué Maire de Saubion	A63-SAU-IND-0126-002	<p>2/ Que des micro-stations soient installées en amont des systèmes de lagunage des aires de repos SAUB-OUEST et SAUB-EST afin de pallier à tout risque de pollution. 3/ Que le nouveau pont permettant à la RD 112 de franchir l'autoroute soit de largeur suffisante pour intégrer l'emprise d'une piste cyclable. 4/ Que le point de tri sélectif situé sur le terroir 105 soit maintenu ou rétabli sur les terroirs 103-123- et 108. Son accès devra être stabilisé pour permettre le stationnement des particuliers et des camions du SICTOM.</p>
Kerrouche Eric Pt de la CC MACS	A63-COU-IND-0131-010	<p>traitement des eaux usées de l'aire de repos de Saubion: elle concerne le traitement des effluents des équipements sanitaires et le traitement des bouteilles d'urines jetées par les camionneurs dans les accotements des parkings. Leur concentration amène une pollution des Barthes riveraines. Le traitement de cette problématique doit être étendu à l'ensemble des aires de repos compte-tenu de la fragilité des milieux traversés et des impacts directs sur les Barthes</p>
		<p>2 -Les aires de repos de Saubion ne sont pas modifiées à l'occasion de l'opération, et une reconfiguration lourde du système de traitement des eaux usées n'entre pas strictement dans le cadre de l'opération. Le Maître d'ouvrage ASF est néanmoins disposé à l'occasion de cette opération à vérifier le fonctionnement des systèmes en place et à rechercher d'éventuelles améliorations.</p> <p>3 -La mise en place d'un espace destinée aux circulations douces sur le nouveau pont rétablissant le RD 112 au-dessus d'A63 est prévue.</p> <p>4 – Il est pris bonne note de la nécessité de maintenir le point de tri sélectif. La RD 337 devant être déviée pendant la phase de démolition puis reconstruction du pont lui permettant de franchir A63, un examen de son implantation pendant cette phase particulière de chantier sera fait avec la collectivité. Il en sera de même pour un éventuel déplacement définitif sur les parcelles proposées.</p>
Mme Peyrelongue Martine Avec son locataire M Quattrin	A63-BNM-IND-0138-001	<p>terrier 127/165 et 127/145</p> <p>voir aussi question A63-BNM-IND-0105-3 Concernant l'OH 524, la retenue d'eau viendrait plus d'un bouchon artificiel que de la hauteur relative de la buse</p>
		<p>Cette question fera l'objet d'un examen plus détaillé préalablement à l'engagement des travaux, en liaison avec les services chargés de la police de l'eau et du respect des autorisations administratives délivrées au titre de la loi sur l'eau.</p>
Bilhère Florence Pte des Riverains du Seignanx	A63-COU-IND-0151-003	<p>Le bassin N° 418 (avec comme exutoire le tributaire de l'Etang de Beyres) a un niveau de protection contre les risques de pollution correspondant à un « milieu moyennement vulnérable ». Nous</p>

		<p>souhaitons savoir si ce classement a induit les caractéristiques de ce bassin, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un volume d'écroulement plus bas comparé au bassin N°390 alors que la surface active est plus importante? -Un volume utile retenu moindre que celui du bassin N°390 alors que la surface active est plus importante? - Un débit de fuite plus important et un débit de fuite maximal beaucoup plus important que celui du bassin N°390 (845 l/s V 494 l/s)
		<p>Pour ces deux bassins, le classement lié à la vulnérabilité n'a pas d'incidence sur le volume du bassin et la qualité du traitement des eaux. Cette dernière est équivalente pour les deux bassins.</p> <p>-Pour ces bassins, le volume d'écroulement est calculé en fonction du débit de fuite vers le milieu naturel. Pour un volume d'eau donné arrivant dans un bassin, plus le débit de fuite est faible, plus le volume d'écroulement est important.</p> <p>Les débits de fuite des bassins sont identiques aux débits calculés en situation actuelle (en l'absence de bassins) aux mêmes exutoires : le débit calculé à l'exutoire est plus faible pour le N°390 que pour le N°418.</p> <p>Bien que le volume d'eau arrivant au bassin N°418 soit plus important que celui arrivant au bassin N°390, le débit de fuite calculé impose un volume d'écroulement plus important pour le N°418.</p> <p>Le volume utile des bassins correspond au volume calculé pour la plus pénalisante des situations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> o l'écroulement des eaux d'une part; o le confinement d'une pollution accidentelle pendant 2 heures (pour intervention des secours) d'autre part. <p>Pour les bassins N°390 et N°418, c'est l'écroulement des eaux qui donne le volume utile des bassins. Cf. donc réponse précédente pour la justification.</p> <p>Le débit de fuite des bassins est identique à celui calculé en situation actuelle (en l'absence de bassins) au même exutoire. Les débits de fuite sont donc liés aux caractéristiques et capacités hydrauliques actuelles du milieu récepteur.</p>
Bilhère Florence Pte des Riverains du Seignanx	A63-COU- IND-0151- 004	<p>Nous souhaitons connaître les critères selon lesquels cette classification a été faite, sachant que le contenu de ce bassin (418) de rétention se déversera dans le tributaire de l'étang de Beyres, situé à 100 m de l'autoroute, étang qui se déverse à son tour dans l'Etang d'Yrieu, situé à 250m de l'autoroute, avec lui-même pour exutoire le Boudigau qui se déverse, in fine, dans l'Océan à Capbreton</p>
		<p>Les critères de classification sont présentés dans le dossier d'étude d'impact et dans le document d'incidence du dossier « loi sur l'eau » : ils dépendent de la vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles.</p>
Bilhère Florence Pte des Riverains du Seignanx	A63-COU- IND-0151- 005	<p>un état initial de la qualité des eaux de l'Etang de Beyres, premier receveur du bassin N° 418 s'impose, prolongé par la suite d'un suivi régulier, et en situation exceptionnelle.</p>
		<p>Il est exact qu'il n'y a pas eu de relevés particuliers d'état initial, ni des eaux ni des sédiments, pour l'étang de Beyre. D'une façon générale, il n'a jamais été mis en évidence de façon certaine une dégradation de la qualité des milieux naturels à l'aval de rejets en</p>

		<p>provenance de l'autoroute. Dans le cas particulier de l'étang de Beyres, et du fait de son caractère de milieu fermé, ASF n'est pas opposée au principe d'une campagne d'analyses (eau et sédiments), avant travaux, puis en fin de travaux de façon à bien s'assurer de l'absence d'impact.</p> <p>L'arrêté préfectoral d'autorisation au titre de la loi sur l'eau peut contenir des prescriptions de surveillance et d'analyse régulière des eaux de l'étang de Beyres (dit aussi étang de la cabane). A ce stade de telles prescriptions ne sont pas encore définies.</p>
Bilhère Florence Pte des Riverains du Seignanx	A63-COU- IND-0151- 007	<p>Quelle sera en particulier l'incidence de la collecte des eaux de ruissellement sur les bassins versants du ruisseau de Northon (identification 390), les affluents et sous affluents du Palibe (identifications 393,396,398) sur les zones inondables en cas de fortes pluies à l'ouest de l'A63 ? Et en particulier dans les zones basses d'Ondres. A cet effet, nous demandons plus de précisions sur les deux procédures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôle des déversements des eaux des bassins en cas de très fortes pluies - Manœuvre et suivi des vannes d'obturation du fossé d'alimentation
		<p>⇒ Il est rappelé qu'aucune zone inondable n'est recensée dans le périmètre d'études.</p> <p>⇒ En cas de très fortes pluies, l'ensemble du réseau de collecte autoroutier pourra se trouver en situation de débordement, de même que les bassins. Les eaux se déverseront alors de manière diffuse tout au long de l'autoroute, atténuant le phénomène de concentration des eaux au niveau des bassins.</p> <p>Par ailleurs, en cas de très fortes pluies, les eaux de ruissellement ne pourront plus s'infiltrer dans les sols saturés d'eau. Les surfaces de terrain naturel auront un coefficient de ruissellement comparable à celui des chaussées : l'incidence de l'élargissement liée à l'imperméabilisation supplémentaire sera alors limitée.</p> <p>⇒ La vanne d'obturation ne sert qu'au confinement du bassin en cas de pollution accidentelle, afin d'isoler les produits polluants dans le bassin. En l'absence de pollution accidentelle, cette vanne ne sert pas à couper l'alimentation du bassin lors de fortes pluies.</p>
Monsieur de Blignièrès	A63-OND- PAR-0159- 002	<p>Propriétaire maison 175, Parcelles AK5, AK121, N° de terrier 125 et 126</p> <p>Commentaire sur le bassin de rétention au niveau du n° de terrier 123/51. : Monsieur de Blignièrès demande ce qu'il est prévu au niveau du système de déversoir dans le lac de la cabane. Y-a-t-il un système d'automatisme en cas d'alerte à la pollution empêchant tout déversoir? Quel sera sa fréquence d'entretien et que deviendra l'ancien bassin situé au niveau 125/56, bassin qui ne fonctionne pas concrètement actuellement.</p>
		<p>Le bassin identifié sous le numéro BM418 recueille toutes les eaux de ruissellement sur les chaussées avant qu'elles n'atteignent l'étang. Le fonctionnement de ce dernier n'est pas différent de celui des autres bassins de la section. Il y a bien une possibilité de fermeture d'une vanne pour confiner à l'intérieur du bassin une pollution accidentelle, mais elle est actionnée manuellement et non à distance en cas d'alerte.</p>

		Le bassin existant à proximité de l'ouvrage d'art rétablissant le chemin d'accès à l'étang sera complètement supprimé.
Monsieur de Blignières	A63-OND-PAR-0159-004	Monsieur de Blignières demande à ce que des analyses et relevés soient effectués avant les travaux et après les travaux au niveau du lac de la cabane.
		Suivi qualitatif des eaux du plan d'eau fermé « étang de Beyres » dit également « étang de la cabane » : des analyses seront effectuées (en attente de spécifications éventuelles issues de l'arrêté préfectoral d'autorisation « loi sur l'eau » à l'issue de l'instruction de ce dossier. Voir également réponse à la question Q A63-COU-IND-0151-005 ci-dessus

5.3 Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public

Il n'y a pas d'opposition systématique au projet pour de raisons environnementales, à l'exception de celle des Amis de la Terre qui estiment que : « *les améliorations environnementale (bruit, homogénéisation des rejets des eaux pluviales...) pourraient ce faire sans élargissement, et à moindre coût.* » et qu'il « *existe sur le parcours des zones très fragiles, à haut niveau de protection, à maintenir coûte que coûte.* » Encore que cette association base essentiellement son argumentation sur « l'inutilité » du projet en l'absence d'augmentation significative du trafic, plus que sur les mesures environnementales.

5.3.1. Transparence hydraulique

La transparence hydraulique est maintenue même améliorée à hauteur du franchissement de la VF. Toutefois, des interrogations subsistent. Le président du Conseil Départemental et le syndicat de rivières craignent une modification des écoulements vers le marais d'Orx. Le syndicat de rivières espère que la création des deux ouvrages OH 452 et OH 461 va contribuer à résoudre le problème d'inondation récurrent à Labenne mais M Le maire de Labenne veut éviter une nouvelle période d'inondation et demande que la pompe située à proximité de la D810 soit reprise par ASF. Le syndicat de rivières souligne des problèmes de crues au lieu-dit Bessabat (échangeurs d'Ondres, ruisseau de la Palibe) lors de la mise en œuvre du bassin de rétention. Il exprime aussi des craintes sur la rétention d'eau à hauteur de la zone horticole de Bénesse et demande des fossés suffisamment dimensionnés le long du chemin du Houdin. Il est aussi très réservé sur l'efficacité des ouvrages impactant les étangs de Beyres et d'Yrieu. Enfin, il met en cause la capacité des canaux et ruisseaux prévus comme exutoires des bassins à supporter le surplus d'eau de ruissellement du fait de la nouvelle imperméabilisation et de la concentration des eaux sur 22 points. Ces craintes sont particulièrement fortes pour le Canal Noir mais aussi pour le marais d'Orx dont les digues du canal de ceintures sont très fragiles supporteront mal un afflux d'eau supplémentaire.

L'association des riverains du Seignanx demande des précisions sur la collecte des eaux de ruissellement sur les bassins versants du ruisseau de Northon (OH390), les affluents et sous affluents du Palibe (OH 393,396,398) sur les zones inondables en cas de fortes pluies. Le conseil municipal de St Martin de Seignanx donne un avis favorable au projet, sous réserve « *de porter une attention particulière à la collecte et au traitement des eaux pluviales permettant d'améliorer la situation actuelle pour le milieu récepteur* ».

De même, le président de la chambre d'agriculture rappelle que « *la transparence hydraulique doit impérativement être assurée sur l'ensemble du tracé ; le chevelu*

hydrographique de surface et les systèmes d'écoulement des eaux doivent également être maintenus afin de ne pas rompre la continuité des circulations hydrauliques et d'éviter les phénomènes d'inondation des parcelles »

Enfin, le Conseil Départemental estime qu'à hauteur de la gare de péage de Bénesse « *l'apport supplémentaire d'eaux ne prend pas en compte la saturation du réseau existant* » et que « *l'aménagement proposé ne résout pas cette problématique* ».

L'entretien de fossés ne serait pas suffisant. Il est notamment dénoncé par deux particuliers.

5.3.2. Traitement des eaux

5.3.2.1 Aire de Saubion

Le maire de Saubion s'inquiète du « *manque d'efficacité du traitement lagunaire des eaux usées de l'aire (notamment à l'ouest) qui entraîne une pollution du lac artificiel situé sur le terrain ASF situé immédiatement en contrebas et, in fine, du lac d'Hossegor* ». Il demande l'installation de micro-stations soient installées en amont des systèmes de lagunage et de revoir le positionnement du bassin de rétention des eaux de ruissellement.

5.3.2.2 Autres questions

Le problème de la pollution consécutive à l'accident d'un camion transportant de l'anglamol en 2013 revient de nombreuse fois dans les observations des élus (maire, président de la CC, député), du syndicat de rivière, des associations (Bénesse-environnement) et des riverains. Tous demandent que la pollution ponctuelle repérées à hauteur de l'OH536 soit retirée à l'occasion des travaux d'élargissement, soit en y installant le bassin BM536 soit autrement.

Le déplacement des bassins pour limiter les conséquences sur les propriétés sont évoqués au chapitre 2. Projet technique ou, le cas échéant au chapitre 7. Parcellaire. A noter toutefois qu'un particulier demande de justifier la position bassin situé à proximité de la RD n° 112 et comment sera entretenu ruisseau "Le Ristou" ?

Certains particuliers craignent que les bassins de rétention n'attirent les moustiques

5.3.3. Suivi des mesures

5.3.3.1 Mesures compensatoires

La localisation des mesures destinées à compenser les atteintes aux zones humides constitue un des points majeurs des observations du syndicat de rivières mais aussi des élus et des associations. Ainsi, le conseil municipal de Bénesse-Maremne sollicite-t-il, « *dans le cadre des compensations écologiques propres à ce projet, qu'une priorité soit donnée aux Barthes de BENNESSE-MAREMNE, puisque c'est notre commune qui va subir fortement l'impact de cet élargissement.* »

Certains craignent que le porteur de projet ait acquis, lors de la phase d'élargissement sud³, des zones compensatoires en pays basques et qu'il privilégie ces zones. **Tous demandent que ces mesures soient prioritairement sinon exclusivement concentrées sur la région** et notamment au profit des barthes « *d'Angresse. Bénesse Maremne, Capbreton* ». Il s'agit dans leur idée :

- de renforcer et d'aménager les berges, supprimer tout apport de sédiments lié à des érosions consécutives à une augmentation des débits et améliorer le lit mineur des

³ Ondres - Biriattou

ruisseaux récepteurs pour leur permettre de mieux absorber le surplus d'eaux provenant des bassins ;

- d'entretenir le Barthes, y compris d'un point de vue agricole (voir l'observation de la chambre d'agriculture) ;
- de mieux protéger les étangs de Beyres et d'Yrieu ainsi que le marais d'Orx.

5.3.3.2 Autres mesures

Le syndicat de rivières craint que les mesures prévues pour lutter contre les plantes invasives (essentiellement le fauchage) soit inefficaces voire contreproductives. Il estime nécessaire d'adapter ces interventions en fonction des plantes rencontrées, des expériences et des bibliographies scientifiques récentes (ONEMA). La méthodologie doit selon lui être revue et précisée ainsi que la rythmicité des interventions et les suivis

5.3.3.3 Etat des lieux

Des états des lieux sont demandés sur les milieux récepteurs et les zones sensibles pour mieux évaluer l'impact de la modification des réseaux hydrographiques, notamment pour

- les étangs de Beyres premier receveur du BM418 et d'Yrieu
- du lac de la Cabane (observation A63-OND-PAR-0159)

Des états des lieux sont aussi demandés pour des raisons précises (voir § 5.2)

5.3.3.4 Comité de suivi

Les associations mais aussi certains élus demandent la création d'un comité de suivi qui permette de faire le projet régulièrement lors de la phase d'exploitation.

5.4 Questions posées au maître d'ouvrage

Q-541. Quelle sera la zone choisie pour la mise en œuvre des mesures compensatoires ? Le syndicat de rivières et les élus réclament que ces mesures soient appliquées localement, notamment au profit des Barthes d'Angresse.

Les mesures compensatoires ont pour origine d'une part la destruction de zones humides, et l'impact correspondant est identifié dans le dossier « loi sur l'eau », d'autre part la destruction d'habitats ou d'espèces (faune et/ou flore) protégés. Cette dernière est précédée d'une demande formelle traduite dans un dossier sur lequel le CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) émet un avis avant que l'autorisation ne soit accordée, assortie de mesures compensatoires. Cette démarche est en cours mais à ce stade les surfaces exigibles au titre de la compensation ne sont pas encore arrêtées. ASF est tout à fait favorable à ce que le site des Barthes d'Angresse fasse partie de ceux retenus, étant rappelé que les choix des sites et les mesures de gestion ultérieures sont proposées par le Maître d'ouvrage mais validés par les services de l'Etat (DREAL).

Q-542 Quelles disposition ASF entend-il prendre face à la pollution ponctuelle qui se trouverait à proximité de l'OH536 ? Certains réclament que le bassin de rétention soit installé à cet endroit précis, le Député Dufau demande qu'elle soit retirée quelle que soit la position retenue pour ce bassin

Une pollution accidentelle a frappé la commune de Bénesse-Marenne au printemps 2013, et une procédure a été engagée devant les tribunaux à la suite de cet évènement accidentel, mais

à ce jour, le jugement n'est pas encore intervenu. Il n'est pas possible d'anticiper sur une décision de justice. ASF ne peut s'engager à dépolluer ce site situé hors du Domaine Public Autoroutier Concédé - DPAC, ce qui pourrait laisser penser qu'elle reconnaît que sa responsabilité est engagée.

Cette question doit être traitée indépendamment de l'opération d'élargissement, et le choix du site d'implantation du futur bassin doit continuer à être dicté par des raisons techniques et non par l'idée d'un financement du coût de dépollution supporté par l'opération d'élargissement.

Q-543 Que propose le maître d'ouvrage pour pallier la saturation du réseau existant à hauteur de la gare de péage de Bénesse pour répondre aux craintes du Conseil Départemental qui estime que l'aménagement proposé ne résout pas ce problème ?

La barrière de péage et l'échangeur associé n° 8 dit de Capbreton sont situés dans un secteur de relief très peu marqué, à la limite de deux bassins versants naturels. Les eaux ruissellent soit vers le marais d'Orx à l'Est, soit vers le cours d'eau le Bouret et le port de Capbreton à l'Ouest. La répartition des eaux entre ces deux bassins versants, en tête de ces derniers n'est pas très marquée, et des problèmes de fonctionnement du réseau des fossés et cours d'eau de ce secteur sont parfois constatés.

Les aménagements autoroutiers complémentaires prévus à l'occasion de la présente opération comportent comme partout ailleurs des bassins, dont le fonctionnement est analogue à celui de tous les autres bassins, notamment avec une fonction d'écrêtement. Il n'appartient pas à ASF de résoudre seule un problème de saturation des réseaux existants, dont l'origine ne peut être entièrement imputée à ses ouvrages. La création de la zone d'activité à proximité de l'échangeur de Capbreton, puis son développement à l'ouest de l'autoroute ne sont pas sans conséquence sur la saturation évoquée. ASF est disposée à participer aux réflexions et à d'éventuels travaux destinés à améliorer la situation.

Q-544 Le maître d'ouvrage envisage-t-il une amélioration du traitement lagunaire des eaux sur l'aire de Saubion comme le demande le maire de cette commune (installation de micro-stations en amont des systèmes de lagunage et revoir le positionnement du bassin de rétention des eaux de ruissellement) ?

2 -Les aires de repos de Saubion ne sont pas modifiées à l'occasion de l'opération, et une reconfiguration lourde du système de traitement des eaux usées n'entre pas strictement dans le cadre de l'opération. Le Maître d'ouvrage ASF est néanmoins disposé à l'occasion de cette opération à vérifier le fonctionnement des systèmes en place et à rechercher d'éventuelles améliorations.

Q-545 Un traitement anti-moustiques sera-t-il appliqués sur les bassins de rétention ? Si oui, de quelle nature ?

Les bassins de traitement des eaux ne présentent pas un milieu propice à la prolifération des moustiques.

De par leur conception même, ils présentent dans leur fond une lame d'eau résiduelle, d'une cinquantaine de centimètres au début de leur mise en service, hauteur qui s'atténue au fur et à mesure de la décantation des eaux qui séjournent dans le bassin, jusqu'à ce que dans le cadre de l'entretien régulier, un curage vienne reconstituer le volume initial. Il n'y a donc pas de constitution de petites mares, où les moustiques pourraient pondre et les larves se développer.

Q-546 Un comité de suivi des mesures environnementales (bruits, pollutions, traitement des eaux, suivi des mesures compensatoires etc.) sera-t-il instauré ? Sera-t-il en place dès le début des travaux ? Les associations locales y seront-elles associées ?

A l'issue des enquêtes et lorsque les autorisations administratives auront été accordées, le Maître d'ouvrage s'engage à établir un dossier d'engagements du concessionnaire en faveur de l'environnement et à mettre en œuvre un Comité de suivi. Celui-ci est constitué à l'initiative de l'Administration de tutelle d'ASF, et sera en charge de veiller à ce que ces engagements soient tenus. Parmi les membres de ce Comité figurent notamment les associations de défense, de l'environnement et/ou des riverains de l'opération.

Q-547 Les eaux de ruissellement, qui jusqu'ici s'écoulaient dans le milieu naturel indistinctement ou presque tout au long des 27 km du parcours, vont maintenant être concentré sur les 22 bassins et fossé de rétention. Par ailleurs, 19 ha supplémentaires vont être imperméabilisés.

- Les ouvrages en aval des exutoires des ouvrages de rétention ont-ils été évalués afin de connaître leur compatibilité avec les débits supplémentaires lors de pic de crue ?

Parmi les critères de dimensionnement des bassins figure la notion d'écrêtement. Le dimensionnement du bassin doit être conçu de sorte que le débit rejeté en aval, en situation de fonctionnement normal de ce dernier, ne soit pas supérieur au débit rejeté dans le milieu récepteur dans la configuration 2x2 voies, sans bassins. La concentration des eaux vers les bassins n'a donc aucun impact négatif.

Le réseau de collecte et de transport des eaux vers le bassin est dimensionné pour une pluie d'occurrence décennale. Pour une pluie d'intensité plus importante, ce réseau déborde avant que l'ensemble des eaux n'atteignent le bassin, et l'on se trouve alors dans une configuration proche de celle avant élargissement.

Enfin, le temps de réponse du bassin versant constitué par les chaussées autoroutières est par nature même court, puisqu'il s'agit de surfaces essentiellement imperméabilisées où le ruissellement est très rapide. La pointe de débit des eaux en provenance du bassin intervient donc très vite, et ne superpose pas avec la pointe de la crue du cours d'eau récepteur, plus tardive. Ce décalage dans le temps fait que, malgré une diminution du nombre de points de rejet, le fonctionnement hydraulique à l'aval n'est pas aggravé.

- Quels états des lieux des milieux récepteurs et zones sensibles seront dressés ?

Les états des lieux ont été dressés dans le cadre de l'état initial environnemental.

Les arrêtés (loi sur l'eau, autorisation CNPN) à venir pourront prescrire des mesures de suivi, pendant les travaux ou après travaux. Enfin, les différentes réunions du comité de suivi (cf. réponse ci-dessus à la question sur la mise en place d'un comité de suivi) seront le cadre de restitution de ces informations.

- Envisage-t-on une analyse des ouvrages en aval des rejets afin de vérifier leur dimensionnement et ainsi palier à des problèmes éventuels

Voir réponse ci-dessus à la question sur les ouvrages aval.

En cas de sous-dimensionnement avéré d'un ouvrage à l'aval, et indépendamment du fait que l'opération d'élargissement soit sans conséquence sur les débits maximum à évacuer et donc sur le dimensionnement, il n'est pas prévu d'intervention correctrice.

Seule une analyse plus complète du fonctionnement global, mais aussi de l'intérêt d'aménagements hydrauliques et de transparence pour la petite faune, les espèces aquatiques, pourrait conduire à modifier des ouvrages hydrauliques. Cela s'inscrirait alors dans le cadre de mesures compensatoires.

- L'impact sur le débit des cours d'eau récepteur a-t-il été mesuré ?

Voir réponse ci-dessus à la question sur les ouvrages aval. Le rôle d'écrêtement en fonctionnement courant, et la non concomitance de la pointe de crue des eaux issues de l'autoroute avec celle du bassin versant naturel font qu'il n'y a pas d'impact négatif sur le débit des cours d'eau (absence d'aggravation des débits maximum).

- Le maître d'ouvrage peut-il s'engager à faire des travaux, le cas échéant dans le cadre des mesures compensatoires, pour garantir leur capacité d'absorption et la pérennité de leurs rives ?

Les sites, et les cours d'eau, éligibles à des travaux d'entretien ou de restauration, seront proposés par le Maître d'ouvrage ASF, pour certains cours d'eau et au titre des mesures compensatoires, puis validés par l'administration de tutelle (DREAL). Ce type d'intervention ne peut donc s'appliquer à tous les cours d'eau, et sera ciblé sur un nombre limité de sites. Cette solution ne peut pallier de façon générale un défaut d'entretien des gestionnaires.

- Comme le demande le président du conseil départemental, une évaluation de l'impact des nouveaux écoulements sur le canal de ceinture de Marais d'Orx sera-t-elle faite lors des événements au-delà de la décennale ?

Comme indiqué ci-dessus (cf. réponse à la question sur les ouvrages aval), en cas d'évènement au-delà de celui d'occurrence décennale, le réseau de collecte n'assure plus le transit de l'intégralité des eaux qui débordent avant l'entrée dans le bassin. ASF est disposée à faire après un évènement exceptionnel, conjointement avec le service chargé de la gestion du canal de ceinture du marais d'Orx, un examen de l'état de ce dernier au droit des points de réception dans ce canal des eaux de l'autoroute, de façon à rechercher les éventuels impacts supplémentaires.

Q-548 Quelles dispositions le maître d'ouvrage entend-il pour améliorer la capacité du réseau existant à absorber l'impluvium supplémentaire à haute de la gare de Bénesse ?

Le Maître d'ouvrage ASF ne peut intervenir que dans le périmètre de son opération et n'est pas légitime pour revoir, corriger ou améliorer le fonctionnement global du réseau existant, si tant est qu'il soit démontré que de telles interventions sont justifiées et souhaitables.

Q-549 Une modification du système de traitement des eaux usées sur les aires de stationnement et notamment celle de Saubion est-elle envisagée ? Si oui quelle en serait la nature ?

Voir réponse à la question Q544.

Il n'est pas prévu de modification du système de traitement des eaux des aires de repos de Saubion.

Toutefois, si le raccordement, à une distance raisonnable, à un réseau public de traitement des eaux usées devenait envisageable, cette solution serait examinée.

Q-550 Le maître d'ouvrage peut-il mieux préciser la nature des mesures envisagées pour lutter contre les plantes invasives ? Un état des lieux des milieux récepteurs sera-t-il effectué sur ce point avant les travaux ?

La lutte contre les plantes invasives constituera un engagement venant en compensation de la destruction d'espèces végétales protégées.

Un état des lieux des milieux récepteurs sera réalisé pour évaluer les risques de propagation. Des mesures contre la propagation des graines lors des terrassements seront développées en phase travaux et des mesures de suivi et de lutte seront mises en œuvre après travaux dans le cadre d'un plan de gestion règlementaire validé par la DREAL.

Q-551 Le maître d'ouvrage peut-il mieux préciser les mesures de lutte contre les plantes invasives et répondre à l'inquiétude du Syndicat de rivière sc sur ce point

La lutte contre les plantes invasives vise surtout les espèces invasives présentes sur le projet avant travaux :

- soit au niveau des bermes autoroutières (herbe de la Pampa essentiellement) car disséminées par les courants éoliens générés par le trafic poids lourd essentiellement ;
- soit au niveau des zones humides et des berges de cours d'eau (transport de plantes telles que Bacharis, Renouée du Japon, etc...)

La lutte se concentre :

- en phase travaux sur les différents modes de propagations de foyers d'invasives déjà présents ;
- et après travaux, sur un suivi et des campagnes de lutte en cas de développement de nouveaux foyers jusqu' à la mise en place de végétation naturelle concurrente.

Par ailleurs, il est reproduit ci-dessous, des questions déjà, posées avant le début d'enquête mais qui sont, pour le moment restées sans réponses :

Q-552 Le dossier fait encore état de l'alimentation en eau potable des communes d'Ondres et Labenne par les eaux de la Nive via l'UT de Bayonne. Or le Conseil Départemental 40 a récemment procédé à des forages sur la commune de Labenne et ces deux villes sont désormais alimentées par ces forages via une UT située à Labenne. Ces forages et cette UT sont-ils dans la zone d'étude du projet ? Celui-ci impacte-il les périmètres de sécurité (immédiat, rapproché ou éloigné) de ces installations ? Y a-t-il d'autres conséquences de ce changement pour le projet ?

Les évolutions intervenues et la présence de forages à Labenne, qui se substituent au raccordement sur le réseau exploitant l'eau de la Nive, ne changent pas la nature des protections contre la ressource en eau, et plus particulièrement les eaux souterraines, déjà proposées.

Le projet n'impacte aucun des périmètres de protection immédiat, rapproché ou éloigné de ces captages AEP.

Q-553 Est-il possible d'avoir plus de détail sur le système d'alerte qui sera mis en place dans le cadre du Plan d'Organisation et d'Intervention afin d'alerter l'exploitant du champ captant de Labenne, en cas de pollution accidentelle ?

Dans la configuration actuelle, en cas d'accident et de risque de pollution accidentelle, la gendarmerie donne l'alerte au SDIS, au SAMU si besoin, et au SIACEDPC, service de la préfecture communément nommé « protection civile ». C'est ce dernier qui a en charge l'alerte des différents organismes susceptibles d'être concernés, et parmi eux les gestionnaires des captages AEP de Labenne. Le PIS relatif à l'autoroute A63, sera actualisé le moment venu pour tenir compte de l'évolution du réseau de recueil et de protection des eaux de ruissellement de l'autoroute, de la création des bassins. Le système d'alerte via la gendarmerie et le SIACEDPC demeure quant à lui inchangé.

6. ORGANISATION ET IMPACTS DU CHANTIER

6.1 Nombre d'observations sur ce thème, caractéristiques,

38 observations concernent la phase de travaux du projet. Elles proviennent essentiellement de particuliers (29 presque toujours riverains) mais aussi des élus (5) des associations (2), d'une entreprise et de la chambre d'agriculture.

Ces observations ont généré 54 questions. La majorité (33) de ces questions concernent les nuisances occasionnées pendant les travaux ainsi que sur les accès et conditions de circulation ou, plus généralement sur le cadre de vie pendant cette période. Quatre visent les conséquences sur les eaux et les milieux aquatiques, les dix-sept autres concernent l'état des lieux avant et après travaux, la remise en état ou les indemnisations des préjudices.

6.2 Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée

31 questions pourraient justifier une réponse ciblée de la part du maître d'ouvrage. Elles sont reprises ci-dessous avec leur N° qui permet de retrouver l'observation de référence et les coordonnées du requérant.

Nom et Qualité	N° de la question	Libelle de la question
M. Cabaloué, maire de Saubion	A63-ENT- IND-0004-001	Le pont sur la RD 337 doit être détruit et reconstruit sur place. M. le maire souhaite des précisions sur la déviation qui sera mise en place pendant les travaux
de Viville Dominique	A63-BNM- DUP-0012-007	Maison le Lanne 3402 route de Bayonne Pendant les travaux l'utilisation intensive des voies d'accès à l'autoroute desservants le Lanne pourraient les dégrader fortement comme ce fut le cas à la fin du chantier de déplacement du péage
de Viville Dominique	A63-BNM- DUP-0012-008	Maison le Lanne 3402 route de Bayonne Demande un constat par huissier de l'état du « bâti » de le Lanne avant le début des travaux est nécessaire pour garantir mes droits à une éventuelle indemnisation si des dégradations apparaissaient au cours du déroulement du chantier Un constat par huissier de l'état du « bâti » de le Lanne avant le début des travaux est nécessaire pour garantir mes droits à une éventuelle indemnisation si des dégradations apparaissaient au cours du déroulement du chantier
de Viville Dominique	A63-BNM- DUP-0012-012	Maison le Lanne 3402 route de Bayonne Quel sera mon chemin d'accès pendant les travaux ?
Laumond	A63-BNM- PAR-0017-002	10 chemin de Pounots 40530 LABENNE Les camions pour l'élargissement du pont sur la VF vont-ils passer par le chemin Pounots ?
Alletru Sylvain Elizabeth	A63-BNM- PAR-0020-003	261 chemin de Françon. N° de maison 229. Parcelle Terrier 139/241 Demande de passage d'huissier avant travaux pour constater l'état du chemin et murs des bâtis avant et après travaux
Mme Le Barbier de Blignières – M. XAVIER MARTIN LAPRADE	A63-OND- PAR-0043-002	Terrier 126/59. Le propriétaire aimerait un relevé de la profondeur de l'étang avant travaux et après travaux pour vérifier qu'il n'y a pas eu d'impact notamment des excès d'alluvions dus au ravinement.
Madame BERTAILS 120, Chemin de POUCHUCQ 40 150 Angresse	A63-ANG- IND-0056-003	parcelles B n° 247 et B n° 249 sur le territoire de la commune d'Angresse Que le cubage des arbres abattus soit réalisé contradictoirement, avant abattage et après abattage)

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

HIRIART Philippe (Ferme de l'Amitié)	A63-SMS- PAR-0059-001	chemin d'Estancoume St Martrin de Seignanx Pendant les travaux du chemin d'Estancoume comment envisagez-vous l'accès au camping et ferme ?
HIRIART Philippe (Ferme de l'Amitié)	A63-SMS- PAR-0059-002	Terrier 107 à LABENNE Ces personnes estiment qu'elles vont subir pendant toutes ces phases de travaux un préjudice sur leur activité. Elles demandent une indemnité pour compenser le préjudice subit.
Cerciart Remi	A63-LAB- PAR-0065-005	Terrier 118 à LABENNE Mr Cerciart demande une compensation financière pour le préjudice subi pendant toute cette phase de travaux
M. et Mme MARIE	A63-SGM- IND-0071-007	demande que la mise en place de l'écran antibruit dès le début- des travaux
Mme Arraud	A63-SGM- IND-0081-001	Parcelles AO25 & AO24 à ST Geours Craint une interruption du chemin de Montbercet pendant les travaux sur la portion longeant l'autoroute, En conséquence demande l'aménagement de la partie perpendiculaire à l'autoroute pour la rendre carrossable
St Germain Corinne	A63-BNM- IND-0086-004	240 chemin du Brocq - maison N°103 Demande un état des lieux avant chantier
St Germain Corinne	A63-BNM- IND-0086-005	240 chemin du Brocq - maison N°103 demande le maintien des accès pendant le chantier
François Guy	A63-BNM- IND-0088-002	834 chemin escarbourre - maison N°406 Crains des dégradations du chemin Escarbourre pendant le chantier. S'il doit être utilisé, il demande un état des lieux et des limitations de vitesse
Lecouona Marie- Claude	A63-BNM- IND-0091-001	1180 chemin de Carrère à Bénésse-Marenne Estime que le chemin de Carrère est inadapté au passage des engins
Courtiau M. et Mme	A63-BNM- IND-0096-3	N° Terrier 142/247 à Bénésse-Marenne S'inquiètent de savoir comment sera maintenu l'accès à leur maison pendant les travaux
Hargroves Jean- Marc	A63-BNM- IND-0098-1	Parcelle B163 près de l'usine Bonduelle à Labenne Demande que l'accès à la maison soit maintenu pendant les travaux. En cas de dégradation qu'il soit remis en état
St Germain Raymond	A63-BNM- IND-0103-5	190 chemin du Brocq à Bénésse-Marenne Serait-il possible d'établir un état des lieux avant les travaux ?
M. et Mme URRACA	A63-BNM- IND-0104-3	Maison n°152 - parcelle B803 (non expropriée) Craint que la parcelle AF 98 à Ondres, mitoyenne de la leur ne serve de dépôts pendant les travaux et demande si confirmé la mise en place d'un mur de séparation (bruits, sécurité enfants)
Gemain Marie Claude, Présidente de Bénésse- Environnement	A63-BNM- IND-0106-9	Nous demandons le tracé des routes de chantier que nous n'avons pas dans le dossier. Avant et après les travaux nous demandons un constat d'huissier pour toutes les maisons riveraines à savoir : 382 383 112 113 384 385 386 387 388 389 390 103 104 105 102 393 392 101 100 395 394 0 99 098 097 396 397 398 399 231 096 095 094 093 092 230 229 .
Gemain Marie Claude, Présidente de Bénésse- Environnement	A63-BNM- IND-0106-10	Un constat des chemins et routes empruntées avant et après les travaux.
Gemain Marie Claude, Présidente de Bénésse-	A63-BNM- IND-0106-11	Protection acoustique pendant les travaux (environ 3 ans) : nous proposons des protections de façade pour ceux qui n'en ont pas encore.

Environnement		
Gemain Marie Claude, Présidente de Bénésse-Environnement	A63-BNM-IND-0106-12	Pendant les travaux qu'a-t-on prévu pour éviter, lors d'amas d'eau de plus en plus fréquents ces dernières années, les ravinements de terrains qui obstrueront les réseaux d'évacuation des eaux avec risque d'inondation. (OH551, OH545,OH536,OH529,OH516,OH511A) ?
Gemain Marie Claude	A63-BNM-IND-0107-6	Passage d'huissier nécessaire avant et après les travaux (maison sur une butte) risque d'affaissement de terrain.
Gemain Marie Claude	A63-BNM-IND-0107-7	Qu'est-il prévu en cas de gros amas d'eau pendant les travaux sur OH541A ?risque inondation de la parcelle.
Gemain Marie Claude	A63-BNM-IND-0107-10	Avant travaux débutés dans le secteur, nous souhaitons qu'une information soit donnée auparavant par courrier, ou téléphone aux riverains concernés
Xavier Martin Laprade	A63-OND-PAR-0110-005	Avant le début des travaux de déboisement et de terrassement à proximité de la ferme SAUMON, une concertation devra intervenir sur place pour définir les modes opératoires les moins pénalisants possibles. Un rendez-vous devra être proposé et un rapport d'exécution établi et approuvé
Mme Voisin, 996 chemin Éscarbourse,	A63-BNM-IND-0139-002	Terrier 136/227, parcelle AL376, maison no 93 Demande un état des lieux de sa maison et des routes avant le chantier
Mme Bertile COLLIN Maison Jouanot 631 route d'Yrieu	A63-LAB-PAR-0157-002	Durée des travaux au niveau du pont de la route CD 126? et accès au chemin de Jouanot (chemin communal)

6.3 Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public

La phase de travaux inquiètent beaucoup les riverains car ils y voient pour eux une source de nuisances supplémentaires : bruits des engins, vibrations avec des conséquences sur les bâtis, pollutions par les poussières mais aussi de dangers : circulation d'engins sur de petites voies, risque de pollution accidentelle des sols et des eaux, ou encore de complications dans la vie courante : accès aux propriétés, conditions de circulation, déviations etc. Ils sont donc très nombreux à réclamer un état des lieux avant et après et s'inquiètent des modalités de réparation et/ou d'indemnisation des dégâts occasionnés pendant cette phase.

6.3.1 Voiries

Les maires demandent des précisions sur les déviations qui seront mises en place, notamment pour les passages supérieurs qui sont rétablis sur place et, partant, risquent d'être coupés pendant une assez longue période (PS 572, PS 647, PS 662). Un particulier craint l'interruption du chemin de Montbercet à St Geours et demande le revêtement de la partie amont perpendiculaire à l'autoroute pour la rendre carrossable.

Les maitres et les présidents de CC souhaitent que le positionnement et les caractéristiques voies rétablies ou nouvelles qui devront être utilisés pour les besoins du chantier soient définies en liaison avec eux afin de pouvoir, après restitution, servir d'itinéraire de délestage ou de contournement

Deux municipalités et six particuliers expriment clairement leurs craintes de la détérioration des voies publique sou privées par le passage des engins de chantiers. 8 particuliers demandent comment sera maintenu leur chemin ou voie d'accès pendant les travaux ?

La chambre d'agriculture demande une bonne concertation avec les exploitants agricoles afin de limiter au maximum la gêne occasionnée durant la saison culturale : disponibilité des parcelles, remise en état des voies et chemins d'accès, maintien de l'irrigation etc.

6.3.2 Bruits, vibration, accès aux réseaux

Plusieurs particuliers, dénoncent les vibrations provoquées par le passage des engins sur les chemins et estiment que celles-ci pourraient occasionner des dégâts à leur habitation. D'autres pensent que le chantier sera une source de bruit supplémentaire et demandent des protections contre cette nuisance. Tous craignent des dangers supplémentaires pour la circulation locale et notamment les piétons et cyclistes.

Des réseaux (eaux potable, irrigation, électricité, gaz, télécommunication) seront modifiés pendant le chantier. Les particuliers riverains des zones de travaux et agriculteurs concernés (irrigations) voudraient être mieux informés de ces modifications et demandent d'éviter ou de limiter au maximum l'interruption ces réseaux.

6.3.3 Impact du chantier sur les eaux superficielles et souterraines

Une municipalité rappelle qu'il est nécessaire que les travaux débutent par la mise en place des ouvrages provisoires ou définitifs de récupération et de rétention des eaux de ruissellement.

Une association demande de préciser les mesures qui seront prise pendant le chantier pour éviter les ravinements qui obstrueraient les réseaux d'évacuation des eaux avec risque d'inondation

Le président du syndicat de rivières rappelle que les cours d'eau du bassin versant ne subissent pas d'assec et demande le maintien du débit du cours d'eau en cours de phase travaux.

Un particulier (A63-OND-PAR-0043) dit avoir subi des dommages lors des travaux dans l'étang de la Casanne et demande un relevé de la profondeur de l'étang avant travaux et après travaux pour vérifier qu'il n'y a pas eu d'impact notamment des excès d'alluvions dus au ravinement.

6.3.4 Etat des lieux

Dans ces conditions, les deux associations et les riverains concernés, soutenus par les collectivités qui souhaitent la même chose pour les voiries, souhaitent qu'un état des lieux soit effectué contradictoirement, de préférence avec constat d'huissier, avant et après les travaux afin de pouvoir justifier des dégâts de chantier et en obtenir réparation. L'association Bénése environnement liste (d'après leur N° à l'annexe « acoustique » l'étude d'impact) les maisons qui, selon elle, doivent impérativement bénéficier d'un tel état des lieux. 8 particuliers font une demande similaire

Un particulier (A63-ANG-IND-0056) demande que le cubage des arbres abattus du fait du chantier soit réalisé contradictoirement, avant abattage et après abattage. Un autre (A63-OND-PAR-0110) demande, « *avant le début des travaux à proximité de la ferme SAUMON, une concertation sur place pour définir les modes opératoires les moins pénalisants possibles. Un rendez-vous devra être proposé et un rapport d'exécution établi et approuvé.* »

6.3.5 Remise en état des lieux et Indemnisation

Les collectivités territoriales et les riverains insistent pour que les voiries, clôtures et installations diverses qui seraient détériorées pendant le chantier soient intégralement remises en état.

Une entreprise (A63-SMS-PAR-0059) et un particulier (A63-LAB-PAR-0065) demandent que leur soit versée une indemnité spécifique pour la gêne occasionnée par l'exécution des travaux.

6.4 Questions posées au maître d'ouvrage

Q-641 Le maître d'ouvrage peut-il mieux définir la phase de travaux ? Des tranches peuvent-elles être d'ores et déjà annoncées ?

La phase travaux va démarrer en 2016 par une opération particulière correspondant à l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée sur la commune de Labenne. Ces travaux anticipés sont nécessaires afin de bénéficier de consignations des voies définies par la SNCF dans les nuits d'un week-end de février 2017.

2016 sera également le démarrage des travaux de déviation des réseaux interceptés par l'élargissement (eaux, électricité, gaz,...) et les reconnaissances archéologiques. Des travaux préparatoires avec des déboisements et certains ouvrages d'art (non déterminés à ce jour) sont probables au 1^{er} semestre 2017.

L'élargissement proprement dit devrait ensuite débuter en septembre 2017 pour 3 saisons environ, d'où une mise en circulation progressive à partir de fin 2017.

Q-642 Quelle concertation sera mise en place pour définir les périodes de chantiers en accord avec la saison culturelle ?

La programmation de travaux est déterminée en considérant que les travaux sur plateforme autoroutière sont proscrits en saisons estivales du fait du trafic sur A63. S'agissant de travaux d'élargissement, l'impact sur l'agriculture reste limité néanmoins le Maître d'ouvrage se rapprochera des organismes agricoles (Chambre d'Agriculture) et des agriculteurs pour recueillir leurs avis sur le plan pratique (itinéraire, transport,...). Le Maître d'ouvrage veillera à réduire les préjudices éventuels sur le mode de culture et le cas échéant à les compenser suivant les dispositions prévues au protocole.

Q-642 Dans quelles conditions, A quels moments (avant et après), sur quelles propriétés, pourrait être effectué, au frais du maître d'ouvrage un état des lieux permettant aux riverains de faire constater un préjudice et à pourvoir en obtenir réparation ? Cet état des lieux sera-t-il systématique ? Quels en seront les bénéficiaires ?

En phase travaux, le Maître d'ouvrage dispose sur le terrain de représentants chargés d'apporter l'information aux personnes concernées directement par les travaux. Dans le cas où les travaux sont à proximité d'installation, de bâtis ou d'accès un état des lieux est fait avant intervention, soit à la demande du particulier, soit à l'initiative du Maître d'ouvrage.

Cet état des lieux, fait par un huissier, est pris en charge par le Maître d'ouvrage, un exemplaire est remis au particulier. En cas de désordres (fissures,...) ou dégâts, un nouvel état des lieux est réalisé et si la responsabilité des travaux est avérée et le préjudice reconnu, le Maître d'ouvrage procédera à réparation et/ou à indemnisation.

Les états des lieux (préalables) sont faits suivant l'avancement du chantier et en général la question de le faire ou de ne pas faire se résout naturellement avec les personnes concernées et les représentants du Maître d'ouvrage.

Q-643 A quel moment et par quels moyens les riverains seront-ils informés du début et de la fin des travaux à proximité chez eux. Seront-ils prévenus individuellement ?

Le Maître d'ouvrage informe le public par voie de presse (journaux, radio, bulletin municipal,...) et en particulier au démarrage des grandes étapes. Pour des interventions plus spécifiques (coupure de voie, démolition d'ouvrages,...) une information détaillée est mise en place à partir de flyers distribués dans les boîtes aux lettres.

Ces campagnes d'information sont couramment menées et en général suffisantes, ce qui n'empêche pas que certains particuliers peuvent se trouver surpris par l'arrivée des engins.

Q-644 Un comité de suivi particulier sera-t-il mis en place pendant la phase de travaux ? Qui pourrait alors y participer ?

Cette question rejoint celle plus générale de la mise en place d'un Comité de suivi (cf. QA231 et Q2111).

La phase travaux est l'une des thématiques traitées. Les participants seront ceux définis au moment de la constitution de ce Comité dont la composition pourra être élargie si nécessaire dans le temps et suivant les besoins.

Q- 645 En dehors des routes et chemins rétablis du fait du déplacement des ponts et/ou de l'élargissement de l'A63, des voies supplémentaires pourraient-elles être créées ou d'autres chemins pourraient-ils être modifiés (élargissement empierrage, revêtement...) pour l'exécution des travaux ? Si oui les caractéristiques de ces voies pourront-elles être définies en liaison avec les collectivités territoriales ?

Cette question rejoint celle de la réutilisation des voies de chantier en route publique définitive (cf. Q29121). Le Maître d'ouvrage portera à la connaissance des collectivités, la composition et la structure des voies de chantier, celles-ci pourront faire leurs observations.

Q-646 En dehors des ouvrages (PI et PS) donc les caractéristiques sont définies dans le dossier, celles des voies rétablies, notamment des routes et chemins latéraux qui seront utilisés pour le chantier, ne sont pas précisées. Ces caractéristiques pourront-elles être arrêtées en liaison avec les collectivités territoriales ?

Cette observation rejoint la précédente.

Q-647 Comment seront définies les déviations nécessaires pour l'exécution des travaux, notamment pendant la phase de fermeture des ponts ? Le maître d'ouvrage prendra-t-il en charge la réfection des routes et chemins nécessaires pour ces déviations (exemple : réfection de la partie nord du chemin de Montbercet ?)

Les périodes de coupure d'itinéraires et des déviations nécessaires feront l'objet d'information auprès des collectivités et des riverains.

C'est le cas de deux ouvrages (RD337 et chemin des Monts) pour lesquels les discussions préalables ont montré que le principe de coupure était accepté.

L'établissement de l'itinéraire de déviation et de ses caractéristiques nécessite un travail avec le gestionnaire de la voie et les collectivités concernées. Un état des lieux est fait en préalable et une remise en état est assurée en fin d'utilisation de la déviation. Ce sera le cas du chemin de Montbercet si celui-ci est utilisé comme déviation.

Q-647 Comment et dans quelles conditions seront définies les zones temporaires propres au chantier : zones de dépôts de matériaux, zones de stationnement des engins, voie d'accès etc. ?

Les zones temporaires de chantier sont définies au démarrage des travaux. Les entreprises adjudicataires sollicitent des terrains (publics ou privés) pour installer leurs bureaux ou dépôt de matériel et de matériaux. Le Maître d'ouvrage peut mettre à disposition certains sites (centrale d'enrobage par exemple) ce qui facilite en général le déroulement du chantier ou, peut être amené à interdire certains secteurs du fait de l'existence de certaines contraintes.

Q-648 Le maître d'ouvrage envisage-t-il la mise en place de protections ou de mesures particulières pendant la phase chantier :

- contre le bruit et les nuisances sonores ?
- pour éviter les accidents de circulation, notamment avec les piétons et cyclistes ?

En ce qui concerne les nuisances sonores, il s'agit en premier lieu des klaxons de recul, néanmoins obligatoire pour des raisons de sécurité et dans certains cas, de travaux de fondation (battage de pieux). Ceux-ci sont réalisés durant les horaires de journée. Quelques opérations nécessitent des travaux de nuit mais relèvent de cas particulier et incontournables. Ils sont précédés d'une large information.

La sécurité et en particulier en phase chantier, est la priorité du Maître d'ouvrage. Les diverses situations de travaux sont analysées afin d'identifier les risques et d'établir les méthodes préventives.

En particulier, afin d'éviter les accidents (extérieurs/chantier) les zones de travaux sont fermées et protégées. L'accès des piétons et des cyclistes est interdit.

En ce qui concerne le risque lié à la circulation des poids lourds sur des voies ouvertes à la circulation, les réglementations en vigueur (code de la route) s'appliquent bien évidemment. Si il est détecté, avant engagement des travaux, qu'une cohabitation peut générer des risques, des conditions particulières d'utilisation peuvent être mises en place.

Q-649 Quand et comment les riverains obtiendront-ils réparation en cas de dégradation de leurs biens pendant la phase de chantier ? Quelle indemnisation pourraient-ils recevoir s'ils se trouvent dans ce cas ? Quelle indemnisation pourra être versée si les travaux occasionnent une gêne excessive (impossibilité de rentrer chez soi en véhicule, rupture de réseau, par exemple) ou une baisse d'activités ou d'exploitation d'une entreprise ?

En cas de dégradations avérées et causées par les travaux, les riverains obtiendront réparation. Dans le cas général, le montant de l'indemnité est discuté entre les parties et un accord amiable est facilement trouvé. Dans des cas très spécifique, il faut faire intervenir un expert qui chiffrera le montant de la réparation. Pour les volets agricole et sylvicole, les montants seront calculés à partir du protocole signés avec les représentants de la profession et du Maître d'ouvrage.

Dans les cas particuliers (gêne excessive, baisse d'activité, perte de chiffre d'affaires,...) l'analyse des causes et le chiffrage du préjudice, s'il est avéré, nécessite l'intervention de spécialistes. Là aussi, à partir d'un travail détaillé, le problème est, en général, résolu à l'amiable. En cas de différend, le particulier ou le Maître d'ouvrage s'engagera dans la procédure juridique.

Q-650 Des réseaux d'eau, d'irrigation, de gaz, d'électricité ou de télécommunication pourraient-ils être interrompus pendant le chantier ? Quand et comment les bénéficiaires seront-ils informés ? Quelles seront prises pour éviter ou limiter les interruptions ?

Les réseaux d'eau, d'irrigation, de gaz,... seront déviés avant l'engagement des travaux, cela nécessite d'étudier en détail les différents projets de déviation et de conventionner avec les gestionnaires de ces réseaux.

Une interruption peut survenir en phase travaux (coupure d'un tuyau suite à une mauvaise manœuvre), on se retrouve alors dans le cas de traitement de préjudice vu ci-dessus (Q 649).

Le recensement des réseaux existants est d'ores et déjà engagé par les services du Maître d'ouvrage auprès des concessionnaires. Dès que les interférences entre le projet et les réseaux sont détectées, les bénéficiaires sont informés. Les travaux de déviation préalables sont destinés à maintenir la continuité du service des réseaux et à mener les travaux d'élargissement sans arrêt.

C'est une tâche extrêmement lourde qui nécessite un réel savoir-faire et une forte implication des concessionnaires.

Q-651 Quand et comment seront définies les installations provisoires de recueil et de traitement des eaux de ruissellement lors de la phase chantiers. Quelles seront les zones protégées par ces dispositifs (dépôts, stationnement, voiries, autres ?)

Le traitement des eaux de ruissellement est une tâche préalable aux travaux de grande masse. Le dispositif de recueil et de canalisation des eaux fait l'objet d'études détaillées, soumises à contrôle. Les travaux sont réalisés par des entreprises qui maîtrisent ces techniques.

L'idée est de garder les plateformes de terrassement, les talus, les chemins d'accès, les accès parfaitement drainés, cela permet de prévenir les risques d'accident, de protéger l'environnement et d'améliorer le rendement de production.

Q-652 Quelles mesures seront prises pendant le chantier pour éviter les ravinelements qui obstrueraient les réseaux d'évacuation des eaux avec risque d'inondation ?

Le ravinement des talus, sous l'effet des pluies, engendre des désordres, fragilise la stabilité ce qui impose des travaux supplémentaires donc des délais et des coûts supplémentaires. Les matériaux fins emportés par les eaux peuvent obstruer les dispositifs d'évacuation et créer des inondations. Ce scénario est à éviter en maintenant un système d'écoulement et de drainage des eaux efficace à tout moment, ce qui est parfois difficile en cas d'orages pour des phases de travaux délicates.

Afin de bloquer les particules fines transportées par les pluies, des systèmes de filtration (géotextiles, botes de paille, bacs de rétention provisoire,...) sont couramment mis en œuvre.

Q-653 Des mesures seront-elles faites sur la profondeur des étangs avant et après travaux pour vérifier qu'il n'y a pas eu d'impact des excès d'alluvions dus au ravinement

La question de la mesure de la profondeur de l'étang a été posée par le propriétaire à Ondres. Le relevé bathymétrique avant/après sera fait. Le Maître d'ouvrage s'engage à prendre toute précaution pour éviter le ravinement et assurer la filtration des eaux et ainsi s'affranchir du risque d'envasement des retenues d'eau lié au dépôt de particules fines entraînées par les eaux superficielles.

Par ailleurs, il est reproduit ci-dessous, une question déjà posée avant le début d'enquête mais qui, pour le moment est restée sans réponses :

Q-654 Compte tenu du nombre relativement important de mesures prises « *dans la mesure du possible* » dans le dossier, afin de rassurer le public et de montrer la bonne foi des intentions des ASF, serait-il possible d'avoir une totale transparence avec le public et de se servir du site internet pour que le public puisse en temps réel suivre l'évolution du chantier et aussi son exploitation ?

Le Maître d'ouvrage ne considère pas avoir utilisé l'expression « dans la mesure du possible » de manière abusive.

Le Maître d'ouvrage respecte bien sûr les règles de l'art quand il construit et prend généralement des précautions supplémentaires ce qui est normal compte tenu de l'ampleur des travaux.

Le site internet proposera de nombreuses photos et de documents montrant l'avancement du chantier.

L'observation est néanmoins prise en compte et le Maître d'ouvrage cherchera à améliorer encore sa communication et information. Il faut également noter que ces travaux sont particulièrement visibles et des visites de chantier sont régulièrement organisées.

7. PARCELLAIRE

7.1 Nombre d'observations sur ce thème, caractéristiques,

47 observations concernent directement le parcellaire. Elles proviennent essentiellement de particuliers (40) toujours riverains mais aussi des élus (3) d'une association et de trois entreprises.

Ces observations ont généré 81 questions qui se répartissent selon le tableau suivant :

Motif	Nombre de questions
Augmentation de la surface à acquérir	8
Réduction de la surface à acquérir	13
Consommation de terre excessive	12
Perte de valeur de la propriété	7
Indemnisation	18
Questions diverses	10
Contreproposition	1
Rétrocession	1
Réaménagement particulier	1
Relevé inexact	1
Voirie	1

7.2 Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée

La quasi-totalité des questions posées concerne un cas individuel précis. Elles sont reproduites ci-dessous avec leurs coordonnées pour permettre au maître d'ouvrage d'y apporter, si possible, des réponses adaptées.

Nom et qualité	N° de la question	Intitulé de la question
M. Penne, maire de St Geours	A63-ENT-IND-0003-008	M. Dichari (terrier 122) souhaite que les parcelles soient rachetées en totalité
		ASF n'est pas opposée à l'examen d'une acquisition de l'ensemble des parcelles citées. Toutefois, la base d'acquisition sera obligatoirement l'estimation du bien qui sera faite par France Domaine
M. Delpuech maire de Labenne	A63-ENT-IND-0008-005	M. le maire demande de bien justifier les besoins au pour la réfection du pont de la RD71 car la parcelle 103/30 appartenant à la commune sert d'espace vert
		La parcelle 103/30 figure dans les emprises pour faciliter la mise au point du projet de circulation douce devant être créée sur le pont de la RD 71 et sur ses rampes d'accès.
Courtiau à Bénésse-Marenne	A63-BNM-PAR-0013-001	Qu'est-ce qui justifie l'expropriation de la parcelle AC 312 (Terrier 142/247 puisque la nouvelle route passera au nord du pont actuel
Courtiau à Bénésse-Marenne	A63-BNM-PAR-0013-002	Quels travaux sont prévus sur ma parcelle ?

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		Bien que la route départementale voie soit déplacée vers le nord, des travaux de reprise du carrefour au débouché de la voie latérale à l'autoroute (chemin de Houdin) sont nécessaires pour lui donner des caractéristiques conformes, notamment en terme de visibilité.
Claverie à Bénesse-Maremne	A63-BNM-PAR-0014-001	largeur de la portion expropriée des parcelles Terrier 115/70 et 115/71 ?
		La largeur moyenne sur les parcelles citées est de l'ordre d'une douzaine de mètres.
Mme Gemain, pte de Bénesse Environnement	A63-BNM-PAR-0015-001	Parcelles terrier 129/164 et 130/185: demande de déplacer le bassin prévu (pour réduire l'emprise)
		Réponse négative voir également réponse à la question Q 741
Mme Gemain, pte de Bénesse Environnement	A63-BNM-PAR-0015-003	Parcelles terrier 129/250 et 128/193 et parcelles terrier 126/210 et 126/21 : Pourquoi une telle emprise à ce niveau ?
		Les surfaces correspondant aux références 129/250 et 128/193 sont abandonnées pour la première, très fortement réduites pour la seconde, aucun bassin n'étant au final prévu sur ce site. Pour les références 126/210 et 126/21, les surfaces sont destinées à la construction d'un merlon antibruit.
Laumond 10 chemin de Pounots LABENNE	A63-BNM-PAR-0017-001	pourquoi faudrait-il acquérir la totalité de la parcelle terrier 119/72 ?
		Sous réserve de la bonne identification de la parcelle visée dans la question, le besoin correspond à une voie latérale à l'autoroute devant être déplacée
Gemain Georges à Bénesse-Maremne	A63-BNM-PAR-0018-003	Pourquoi ASF est-ti besoin d'acquérir la parcelle terrier 129/245 ?
		L'acquisition de cette surface est abandonnée, aucun bassin n'étant au final prévu sur ce site
Legof Agathe	A63-BNM-PAR-0021-003	1317 chemin du Pont parcelles n° AE169, AE170, AE164, AE171, AE130 et AE203. Pouvons-nous également savoir quels vont être les chemins d'accès ?
		Les parcelles citées sont très éloignées de l'autoroute et desservies par un chemin que l'opération ne modifie pas.
Graciet Jérôme et André Georges à Bénesse-Maremne	A63-BNM-PAR-0022-001	Parcelles AS231 ; AS233 ; AS238 ; AS246 et AS24 : pour élargir le pont dont nous considérons l'emprise trop importante.
		Les emprises qui touchent les parcelles citées sont destinées non seulement à la reconstruction du pont de la RD 28 au-dessus l'autoroute au nord de l'emplacement existant, mais aussi à la reconfiguration du carrefour giratoire côté « terre », en intégrant le raccordement sur ce dernier, par une branche respectant les caractéristiques géométriques d'un carrefour giratoire interurbain, de la voie communale dite de Lescoutère.
Jean-François HOURCADE	A63-OND-PAR-0036-001	Angresse - Parcelles B255-B267-B364 Demande de justification d'une emprise aussi importante de ces parcelles? Que vont faire les ASF avec ?

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		Les surfaces sont destinées à la construction d'un bassin de recueil et de traitement des eaux.
Jean-François HOURCADE	A63-OND-PAR-0036-002	Le propriétaire propose un changement de tracé : Une délimitation rectiligne du tracé par les ASF sur les parcelles concernées : <ul style="list-style-type: none"> • Depuis la moitié de la longueur de la limite Nord de B255 longeant la R.D. N°33 • Jusqu'à la limite Sud de B 364 = au point d'intersection entre les 3 parcelles : B 364, B 249 et B 252. (tracé joints)
		La proposition d'un découpage différent des parcelles ne peut être retenue, car elle n'est pas compatible avec les ouvrages à réaliser : bassin mais aussi voie latérale à l'autoroute et son carrefour de raccordement sur la RD33 qui doit être suffisamment éloigné du pont de façon à assurer des conditions de visibilité satisfaisantes.
M. Mme GARCIA Jésus - Danielle 255 Chemin d'Yrieu ONDRES	A63-OND-PAR-0037-003	Les propriétaires demandent l'acquisition totale de la parcelle 130/67, compte tenu de la perte de valeur de la parcelle et de la proximité encore plus importante de l'autoroute
		Il s'agit d'une parcelle située en zone Np du PLU (zone naturelle à protéger), qui jouxte un lotissement (zone AU du PLU), la zone urbanisée. Le Maître d'ouvrage ASF fera un examen précis de la demande, notamment en tenant compte de l'aboutissement ou non de l'acquisition des parcelles Maurincomme (voir questions ci-dessous), et de l'évaluation de France Domaine pour cette parcelle compte tenu de son classement au PLU.
Franck MAURINCOMME à Ondres	A63-OND-PAR-0038-001	Terrier n°129/65- Le projet du « Plan Parcellaire » fait apparaître un décrochement d'environ 5 mètres sur les parcelles AE n°117, AE n°146 Je souhaite connaître les raisons qui ont conduit à un tel décrochement ?
		Le décrochement est dû à la nature des parcelles mitoyennes de l'autoroute. Lorsqu'il s'agit de parcelles bâties, la surface réduite au maximum de façon à ce que le riverain conserve un jardin aussi grand que possible.
Propriété MAURINCOME Louis Pierre/LABADIE Hugnette Gracieuse	A63-OND-PAR-0038-003	Terrier n°129/65- Propriété MAURINCOME Louis Pierre/LABADIE Hugnette Gracieuse L'indivision demande que la société « Vinci Autoroutes » achète la totalité de l'unité foncière. L'indivision est prête à céder sa propriété « au prix du marché ». Pour cela je vais faire estimer la propriété par diverses agences immobilières et je ne manquerai pas de vous transmettre ces estimations dès que je les aurai obtenues. Je souhaite obtenir une indemnité conforme aux dispositions de l'article L1 du Code de l'expropriation
		ASF n'est pas opposée à l'examen d'une acquisition de l'ensemble de la propriété et donc des bâtis qu'elle porte. Toutefois, la base d'acquisition sera obligatoirement l'estimation du bien qui sera faite par France Domaine.
Franck MAURINCOMME à Ondres	A63-OND-PAR-0039-003	Terrier n°128/0038- Propriété MAURINCOME Franck - Le propriétaire demande que la société « Vinci Autoroutes » achète la totalité de l'unité foncière.
		ASF n'est pas opposée à l'examen d'une acquisition de l'ensemble

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		de la propriété et donc des bâtis qu'elle porte. Toutefois, la base d'acquisition sera obligatoirement l'estimation du bien qui sera faite par France Domaine.
SNC FONCIERE LE BON COIN à Ondres représentée par son gérant Pierre DAGEST	A63-OND-PAR-0041-001	L'entreprise demande la justification de la parcelle 108/08
		L'emprise sur la parcelle citée correspond aux besoins de réalisation d'un merlon antibruit qui vient assurer la continuité du déblai voisin.
COYOLA M. ARIS SIMONE	A63-OND-PAR-0042-002	La propriétaire demande l'acquisition totale de la parcelle Commentaire du commissaire enquêteur : cette personne assez âgée ne savait pas trop se situer sur les plans , il a donc été difficile de lui exposer clairement les conséquences de cette emprise . Le commissaire enquêteur conseille un RDV particulier entre les ASF, Mme Coyolla et ses enfants afin que tout soient éclaircis sur cette parcelle et que Mme Coyolla puisse prendre une décision finale en connaissance de cause.
		Mme Coyola est concernée par l'acquisition de plusieurs de ses parcelles ou parties de parcelles. Sa demande de rendez-vous en présence de ses enfants sera satisfaite (rendez-vous pris avec ASF) de façon à lui, apporter toutes les explications complémentaires dont elle pourrait avoir besoin et à bien comprendre ses attentes.
Mme Le Barbier de Blignières – M. XAVIER MARTIN LAPRADE à Ondres	A63-OND-PAR-0043-001	Parcelle 126/59. Sur ce bout de parcelle se trouve un accès à la parcelle 124 et à une partie de la parcelle AK 121. Le propriétaire se demande si son accès est condamné, quelle solution sera proposée?
		La parcelle citée correspond à un tronçon de chemin privé (cadastré AE 166) qui donne accès à la parcelle AK 121. Cette dernière parcelle sur laquelle une acquisition doit être effectuée, demeure mitoyenne du chemin privé cité, et sa desserte demeure possible depuis de dernier. La reconstitution d'un accès physique permettant de pénétrer depuis le chemin sur la parcelle AK 121 doit être traitée par indemnisation. La question de la desserte de la parcelle AE 124 peut être résolue de façon identique.
Mme Le Barbier de Blignières – M. XAVIER MARTIN LAPRADE à Ondres	A63-OND-PAR-0043-004	Merci de me justifier l'expropriation de la 125-56.
		La surface correspondante se situe côté Est de l'autoroute, est nécessaire pour élargir le remblai sur la largeur du vallon, de part et d'autre de l'ouvrage d'art rétablissant sous l'autoroute le chemin d'accès à l'étang. Ces acquisitions ne préfigurent pas la position d'une clôture autoroutière définitive, qui devra laisser libre d'accès l'ouvrage d'art cité.
Madame Jacqueline DUBLANC 1549, Avenue Charles de GAULLE SEIGNOSSE	A63-ANG-IND-0053-001	Les parcelles B n° 246 et B n° 244 à Angresse sont sa propriété et ne sont pas en indivision avec ses enfants

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

		D'après les informations recueillies par ASF auprès du service des hypothèques, Mme Dublanc est bien propriétaire en indivision avec ses enfants.
Madame Jacqueline DUBLANC 1549, Avenue Charles de GAULLE SEIGNOSSE	A63-ANG-IND-0053-002	Le projet impacte les parcelles B n° 246 pour 11a 61ca et la parcelle D'angresse B n° 244 pour 6a 34 ca. Madame DUBLANC souhaite que les ASF acquièrent la totalité des deux parcelles soit 40a 24 ca pour la parcelle B n° 244 et 40 a 46 ca pour la parcelle B n° 246.
		Il s'agit de parcelles classées en zone N du PLU (zone naturelle). Leur forme et leur emplacement font qu'elles ne peuvent être d'une grande utilité pour l'opération, alors que leur taille est significative. Néanmoins compte tenu de l'amputation apportée au bien de la propriétaire, qui semble déjà avoir été coupé en deux lors de la réalisation initiale de l'autoroute, ASF à titre exceptionnel s'efforcera de répondre au souhait de la propriétaire en recherchant et en facilitant la cession de ces reliquats à des tiers.
Madame Jacqueline DUBLANC 1549, Avenue Charles de GAULLE SEIGNOSSE	A63-ANG-IND-0053-003	Madame DUBLANC souhaite que les estimations des parcelles d'Angresse B n°244 et Bn° 246 soient réalisées en tenant compte de la végétation existante (Pins et Chênes)
		Voir réponse apportée à la question Q 442.
Monsieur PARACHOU Jean-François 1686 Route de CAPBRETON Angresse	A63-ANG-IND-0055-002	Monsieur PARACHOU est Agriculteur, il exploite les parcelles de Mesdames CLAVIERES épouses VERGNIOLE et DUPUY. Il est concerné par la perte d'exploitation des parcelles: AD n°228, AD n° 233, AD n°235, AD n° 231, AD n°86, AD n° 254, AD n°59, AD n°58, AD n° 223, AD n°217, AD n° 213, AD n° 127 et AH n°247 Demande une compensation de foncier. (Acquisition des parcelles AD n° 107, AD n° 108, et AD n° 109 par les ASF et rétrocédées à Monsieur PARACHOU)
		La compensation de la surface agricole perdue par l'exploitant ne peut être assurée avec certitude par le Maître d'ouvrage ASF, qui est disposé à la faciliter si des opportunités se présentent, mais ne dispose d'aucun moyen coercitif.
Mme DARRIGUES Annie	A63-SMS-PAR-0058-001	Parcelle 119/32, à Ondres : Demande d'étudier en échange de son emprise le goudronnage de son parking sur une parcelle au-dessus de l'autoroute?
		L'acquisition d'une surface de terrain donne lieu à indemnisation en numéraire. Elle ne peut être compensée par des travaux réalisés en échange de la cession des terrains
HIRIART Philippe (Ferme de l'Amitié à St Martin de Seignanx)	A63-SMS-PAR-0059-004	Justification de cette emprise
		Sous réserve de la bonne identification de l'emprise visée dans la question, le besoin correspond à une voie latérale à l'autoroute devant être déplacée et au carrefour de raccordement d'un chemin rural sur cette dernière.
POURTAU René à St Martin de Seignanx	A63-SMS-PAR-0060-001	PARCELLE 106 Merci de justifier cette emprise à mon sens excessive parcelle impacter pour la 3ème fois je subis un véritable préjudice d'autant plus que cette parcelle suite aux travaux qu'a effectués ASF celle-ci est actuellement totalement inaccessible

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		(parcelle sur ONDRES 110 IDEM).
		Les emprises sont destinées à un bassin de traitement des eaux et/ou à l'agrandissement du bassin existant et à l'occasion de ces travaux, sera traitée de façon définitive la question de la difficulté d'accès évoquée.
POURTAU René à St Martin de Seignanx	A63-SMS-PAR-0060-003	"il m'avait été proposé la rétrocession de la parcelle 135 qui vous avez servi de remblai je n'ai toujours aucunes nouvelles."
		Il est difficile alors que vont s'engager des travaux, d'élargissement, de mise à niveau environnementale, d'agrandissement de la gare de péage d'Ondres, et que cela nécessite des acquisitions foncières, d'envisager en parallèle qu'ASF cède des terrains. Ce sujet pourra être réexaminé à la toute fin des travaux, lors de la délimitation du domaine public autoroutier concédé.
Cerciart Remi Terrier 118. à Labenne	A63-LAB-PAR-0065-001	Suite à la réduction d'emprise en date de 1er juin 2015 le plan parcellaire, d'après Mr Cerciart, ne correspond pas aux piquets mis dans son jardin. L'emprise a l'aire plus importante sur le plan. Il faudrait que les piquets plantés dans le jardin de Mr Cerciart correspondent à ceux sur le plan, afin que ce dernier ait une vision claire des changements. A cet endroit Mr Cerciart a prévu de garer ses voitures et il a peur que ce ne soit pas possible?
		Le projet d'emprise sur la propriété de M. Cerciart a été revu, dans le sens d'une diminution assez importante de la surface, de façon à ce que les accès aux différentes parties de sa propriété restent correctement assurés. Le piquetage sur le terrain des nouvelles limites proposées a été fait par un géomètre.
Cerciart Remi Terrier 118. à Labenne	A63-LAB-PAR-0065-002	Mr Cerciart a l'intention de louer la maison proche de la limite (loyer évalué à 450€),il a peur de ne pas réussir à louer ce bien compte tenue des nuisances liée au chantier. Mr Cerciart demande une compensation liée à ce préjudice ?
		ASF est disposée à analyser cette difficulté et fera une proposition à M. Cerciart.
Cerciart Remi Terrier 118. à Labenne	A63-LAB-PAR-0065-006	Mr Cerciart demande une compensation financière pour le préjudice lié à l'élimination de son garage
		Le garage doit être acquis, malgré la réduction des emprises évoquées ci-dessus. L'indemnisation de cet élément est faite sur la base de l'estimation détaillée de France Domaine.
Cerciart Remi Terrier 118. à Labenne	A63-LAB-PAR-0065-009	Envisagez-vous de restituer sa clôture ?
		Compte tenu de la durée particulièrement longue des travaux à proximité de la propriété de M. Cerciart, due aux travaux de construction d'un nouveau pont au-dessus de la voie ferrée, ASF accepte de mettre en place dès le démarrage de ces derniers, une clôture de type clôture définitive et non une simple clôture de chantier constituée de piquets bois et fils de ronce.

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
Réponses aux observations

Marie Simone COYOLA	A63-LAB- PAR-0066- 001	TERRIER 110 à Labenne et 133 à Ondres Mme Coyola aimerait organiser un rendez-vous sur ses terrains, avec ses enfants et les ASF pour pouvoir prendre une décision en connaissance de cause.
		Voir réponse à cette même question, formulée par ailleurs.
FAISANCIEUX J. Bernard Terrier 120 à St Geours	A63-SGM- IND-0069- 001	Sa parcelle est plantée de pins de 46 ans. Il estime le prix de ce bois entre 40 et 50 € le stère. Il demande d'être indemnisé en fonction de l'âge de ces pins. Par ailleurs, il demande qu'ASF refasse la clôture existante
		Comme indiqué dans la réponse à la question Q 441, l'estimation individuelle de ce dossier est envisageable.
M. et Mme MARIE Terrier 107 à LABENNE	A63-SGM- IND-0071- 002	Demande de justifier la raison pour laquelle ASF veut acquérir le hangar de 140 m ² sur cette même parcelle qui leur est très utile. Il y aurait actuellement 18m entre la glissière de sécurité et la clôture ce qui leur paraît suffisant pour faire l'élargissement
		L'espace ente le hangar et la chaussée autoroutière existante est insuffisant pour que puissent être construits la 3° voie, l'écran acoustique, tout en préservant la possibilité d'inspecter voire de faire des travaux d'entretien sur cet ouvrage depuis l'extérieur et non la plateforme autoroutière. Comme il 'était pas envisageable de n'acquérir qu'une partie de ce hangar, l'emprise a été définie de façon à ce qu'il y soit englobé en totalité. L'indemnisation du hangar sera faite sur la base de l'estimation qu'en aura faite France Domaine.
M. et Mme MARIE Terrier 107 à LABENNE	A63-SGM- IND-0071- 003	Demande de réduire la surface à acquérir sur la parcelle B894 pour la construction du bassin afin de maintenir un rideau d'arbres qui en cachera la vue
		La définition de la surface à acquérir sur la parcelle citée a été faite de façon à donner au reliquat une forme permettant une exploitation facile, et cette surface peut ponctuellement s'avérer surabondante. ASF s'efforcera de préserver les arbres présents sur des parties non utilisées pour le projet.
Madame CAZES et sa fille Terrier N° 109 0 St Geours	A63-SGM- IND-0073- 003	Demandent de justifier l'acquisition de la parcelle de l'autre côté du ruisseau (CB4, N° Terrier 108/13b) car elles ne comprennent pas ce que ASF peut en faire ;
		Les terrains sur la rive gauche du ruisseau sont susceptibles d'être utilisés pour déplacer ce dernier en l'éloignant de l'autoroute
Madame CAZES et sa fille Terrier N° 109 0 St Geours	A63-SGM- IND-0073- 004	demandent que l'emprise soit limitée au maximum, en particulier la réfection chemin sur la parcelle AA29 (VLT 622-2) n' pas besoin d'une grande largeur ;
		Bien que physiquement sur le terrain le chemin soit très peu marqué en limite de la parcelle agricole, il existe au cadastre des parcelles portant ce chemin, et les emprises ont été définies de façon à pouvoir le rétablir.

M. DUBUC Entreprise « l'hacienda » Terrier 126/72 à St Geours de Marenne	A63-SGM- IND-0074- 001	Estime que la distance restante entre le chemin VLT 655 après rétablissement et le bâtiment (moins de 25 m mesuré sur le plan parcellaire) est insuffisante pour permettre la manœuvre des semi-remorques qui viennent charger dans son entrepôt et que cela va conduire à la fermeture de son entreprise. Il demande : <ul style="list-style-type: none"> • soit l'achat de toute la parcelle BB 65 avec le bâtiment et le la perception d'une indemnité pour perte d'exploitation ; • soit la prise en charge ou l'indemnisation des travaux de réaménagement du quai de déchargement <p>Un examen précis de l'implantation du futur chemin sera fait de façon à rechercher une solution qui crée le minimum d'impact sur l'établissement du propriétaire, à ce que l'accès au quai de déchargement puisse continuer à être normalement assuré. Il est rappelé que le chemin sera déplacé sur les terrains devant être acquis, définis à la présente enquête et qu'il ne nécessite aucune surface supplémentaire.</p> <p>Il n'est pas prévu l'acquisition de la totalité de la parcelle et du bâtiment qu'elle porte.</p>
M.Grocq à St Geours	A63-SGM- IND-0082- 001	Terrier no118/42 Parcelle AN9 Demande de justifier l'emprise expropriée car aucune installation particulière n'est prévue dans le dossier
		La surface d'emprise est destinée à des aménagements de cours d'eau et de voie latérale à l'autoroute
Pinsolle Jean à St Vincent de Tyrosse	A63-SVT- IND-0085- 001	Terrier 110/03 - Parcelle AE3 et maison N° 71 Demande de justifier les raisons de l'expropriation
		Sous réserve de la bonne identification de l'emprise visée par la question, la surface est destinée à la construction d'un merlon de protection acoustique.
Saviton Simone à Bénesse-Marenne	A63-BNM- IND-0087- 001	N° Terrier 118/73 et 141/246 Parcelles AS40 et AS 354 Ces parcelles ont été vendues à M. Laby, lieu-dit Brousté 40110 Ousse Suzan fin 2014
		Il est pris note de ce changement, récent, dont le Maître d'ouvrage ASF n'avait pas eu connaissance.
Vergnolles née Clavières Terrier 121 à Bénesse-Marenne	A63-BNM- IND-0099-2	Demande de justifier la création d'un bassin sur les parcelles AD228, AD 255, AD 233 et AD 86 qui sont des terres agricoles cultivables. Estime qu'il serait préférable de créer ce bassin de l'autre côté sur els parcelles AD 225, AD227, AD220, AD216, AD212 et AD 202
		Maintien de l'emplacement prévu pour le bassin.
Xavier Martin Laprade à Ondres	A63-OND- PAR-0110- 001	Observations concernant les conséquences de cet aménagement pour la propriété de la ferme SAUMON qui appartient à sa fille Isabelle BROSSET : un piquetage précis devrait être très prochainement exécuté par les géomètres d'ASF à l'Est et au Sud de SAUMON pour préciser la nouvelle emprise de terrain au-delà des bornes encore repérables, qu'en est-il ?

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Maremne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		<p>Le piquetage précis sur site, par des géomètres, des surfaces devant être acquises est effectué selon le cas à différentes étapes de l'opération. Il intervient au plus tard avant le démarrage des travaux et la prise de possession des terrains. Il est nécessaire en cas d'expropriation lors de la visite des lieux par le juge.</p> <p>Dans tous les cas, les géomètres s'efforcent de repartir de bornes existantes.</p>
Xavier Martin Laprade à Ondres	A63-OND- PAR-0110- 006	<p>La propriétaire estime que l'intensité actuelle et future du trafic justifie un complément d'indemnisation. Que propose ASF/VINCI en la matière ?</p>
		<p>Une indemnité n'a de sens que pour la réparation d'un préjudice réel et certain. A ce stade, il est démontré que, en termes de nuisances acoustiques l'opération est plutôt favorable au site du château de Beyres, à la différence de ce qui se passerait en l'absence d'aménagement, car la croissance du trafic sur l'autoroute, et une fluidité dégradée seraient alors source d'une aggravation des nuisances.</p> <p>En conséquence, il n'est pas prévu d'indemnisation autre que celle liée à l'acquisition de terrain.</p>
Xavier Martin Laprade à Ondres	A63-OND- PAR-0110- 007	<p>La propriétaire estime que le trafic intense va considérablement dégrader, la valeur marchande des immeubles qui ne pourront plus être loués ou vendus, à 5 km de l'Océan, aux conditions du marché local, en zone touristique et à proximité de Bayonne. Comment ASF/VINCI vont-elles prendre en compte cette dévalorisation nouvelle?</p>
		<p>L'opération d'élargissement et d'aménagements environnementaux de l'autoroute A63 ne se traduit pas par un changement de l'importance du trafic, déjà présent sur l'autoroute dans la configuration actuelle et, en ce qui concerne les poids lourds, interdits sur l'itinéraire RD 810 alternatif. La meilleure fluidité apportée par la troisième voie diminue les nuisances. Le Maître d'ouvrage ASF n'est pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle il y aurait dévalorisation du bien. D'une façon générale, l'attractivité de la région sera maintenue voire renforcée par une accessibilité améliorée, les dispositifs de protection contre le bruit plafonnent les niveaux acoustiques ou les diminuent, malgré l'augmentation prévue du trafic.</p>
Mme Pierrette LAPIERRE DUCASSOU Parcelle 116 à Ondres	A63-OND- PAR-0112- 001	<p>Mme Lapierre-Ducassou voudrait que les ASF viennent sur son terrain pour positionner les piquets exactement là où l'emprise sera faite. Car aujourd'hui les bornes qui sont positionnés chez elle ne semblent pas correspondre au plan parcellaire qu'elle a reçu.</p>
		<p>Le piquetage précis sur site, par des géomètres, des surfaces devant être acquises est effectué selon le cas à différentes étapes de l'opération. Il intervient au plus tard avant le démarrage des travaux et la prise de possession des terrains. Il est nécessaire en cas d'expropriation lors de la visite des lieux par le juge.</p> <p>Dans tous les cas, les géomètres s'efforcent de repartir de bornes existantes.</p>
Mme Pierrette LAPIERRE DUCASSOU Parcelle 116 à Ondres	A63-OND- PAR-0112- 002	<p>Mme Lapierre-Ducassou aimerait connaître le prix de l'indemnisation de l'emprise.</p>

A63 aménagement à 2X3 voies entre Ondres et Saint Geours de Marenne
 Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus
 Réponses aux observations

		C'est le service France Domaines qui fixe la base du prix servant à la négociation amiable, et il sera donc communiqué par le négociateur qui viendra rencontrer la propriétaire.
M. Delpuech maire de Labenne	A63-LAB-IND-0115-002	Le conseil municipal demande à l'unanimité des justifications techniques pour l'acquisition des parcelles A0120, A0147 et B1160
		Sur la parcelle B 1160 se développe le nouveau tracé de la RD 71, déplacée au nord de son emplacement initial. Sur la parcelle.AO 120, se développe la voie d'accès à l'aire de services et le débouché de l'accès de secours, pour lesquels un nouveau carrefour avec la RD71.déplacée doit être construit. La parcelle AO 147 pourra être utilisée pour assurer la continuité de la nouvelle liaison douce réalisée sur le pont de la RD 71 au-dessus d'A63et sur les rampes d'accès.
Monsieur et Madame Jack LEQUESNE 1304 Route du PLACH SAUBION	A63-SAU -IND-0121-001	Signalent une erreur sur le parcellaire: Le ruisseau "Le RISTOU" est situé entre les parcelles A n° 1517 et A n°652 plutôt que sur la parcelle A n° 1517; Il remet un plan prouvant la position du ruisseau (Achat en 2000).
		Il peut arriver de constater un écart entre le cadastre et la réalité physique de la position d'un ruisseau, qui a pu se déplacer au fil du temps.
Cabinet COURRELONGUE et associés pour Madame Isabelle GAUTIER épouse DUFAU	A63-CAP-IND-0128-001	Terrier 114 à Ondres: ma cliente, Madame Isabelle GAUTIER épouse DUFAU serait intéressée par récupération des délaissés existants sous forme d'échange avec la surface que reprendraient les ASF.
		Les emprises devant être acquises le sont pour les besoins des travaux, et doivent être disponibles dès le démarrage de ces derniers. La cession de délaissés, s'il devait y avoir de telles surfaces à proximité de la propriété, ne peut intervenir que très tardivement, après achèvement des travaux et délimitation du domaine public autoroutier concédé. La proposition d'échange ne peut donc être mise en pratique.
Mme Michon pour M Sangla Terrier no 112/37 Parcelle CA1 à St Geours de Marenne	A63-BNM-IND-0136-001	Confirme, si le bassin doit être construit à cet endroit que la parcelle agricole ne sera plus exploitable et demande alors son rachat en totalité
		Confirmation du maintien du bassin à l'emplacement indiqué (voir réponse à la question Q 741) et du besoin foncier correspondant. Le Maître d'ouvrage ASF n'est pas opposé à une acquisition de la totalité de la parcelle. Toutefois, la base d'acquisition sera obligatoirement l'estimation du bien qui sera faite par France Domaine.
M et Mme Maution Marie-France 1111 chemin du pont. à Bénésse-Marenne	A63-BNM-IND-0137-002	Terrier 126. Parcelle 174, 175, 176, 177 et 215 Demandent la réfection de la clôture et du portail d'accès à la maison
		Les éléments cités font l'objet d'une indemnisation au moment de l'acquisition du terrain (voir réponse à la question Q441)

M et Mme Maution Marie-France 1111 chemin du pont. à Bénesse-Marenne	A63-BNM- IND-0137- 003	Terrier 126. Parcelle 174, 175, 176, 177 et 215 Demandent l'achat de la totalité de la parcelle 215, dont il ne restera plus que 95m2 inutilisables
		ASF est disposée à acquérir la totalité de la parcelle AK 227 (référence 126/215). Toutefois, la base d'acquisition sera obligatoirement l'estimation du bien qui sera faite par France Domaine. Le bâtiment à usage agricole qui est implanté sur la parcelle AK 227 et sur la parcelle voisine AK 225 sera en tant que de besoin indemnisé en totalité en vue de la démolition de la partie implantée sur la parcelle AK 227.
Mme Voisin, 996 chemin Éscarrebourg, à Bénesse-Marenne	A63-BNM- IND-0139- 001	Terrier 136/227, parcelle AL376, maison no 93 Demande instamment que le projet évite le bout de terrain de 72 m2 qu'on veut leur exproprier. Cet endroit est le seul endroit ombragé du jardin. le pont ne desservant que deux maisons, cette route peut être prévue autrement
		Bien que très modeste, la surface à acquérir sur la parcelle citée ne peut être réduite à zéro, car cela obérerait le nouveau tracé de la voie. Lors de la conception détaillée, on s'efforcera de réduire au strict minimum le besoin et la surface non utilisée pourrait alors être rétrocédée au propriétaire.
M. Griffon du Bellay Propriété de Céline Hirigoyen à St Vincent de Tyrosse	A63-SVT- IND-0142- 002	Signale des erreurs concernant la nature des parcelles AR83 (pins plantés en 1978) et AR88 (pins et non pas landes). En effet l'ensemble des parcelles concernées par l'expropriation est planté de pins
		Lors de négociation en vue de l'acquisition, la réalité de la nature des arbres portés par la parcelle sera prise en compte et non l'information sur la nature de la parcelle qui figure au cadastre.
M. Tastet à St Vincent de Tyrosse	A63-SVT- IND-0143- 001	Signale que la parcelle AP49 (N° terrier 112/28) marqué sur le dossier comme appartenant à l'indivision REULET lui a été vendue le 4 avril 2015.
		Cette information d'un changement récent de propriétaire sera prise en compte par le Maître d'ouvrage ASF.
M. Piednoël N° Terrier 116/03 à St Vincent de Tyrosse	A63-SVT- IND-0145- 001	Demande la reconstruction de sa clôture (mur et haie) à l'identique de ce qu'elle est actuellement et un dédommagement cohérent
		A l'occasion de l'acquisition des terrains, les éléments présents, en l'occurrence clôture et haie, sont indemnisés de façon à ce que le propriétaire puisse reconstituer une clôture analogue à celle existante et faire planter une haie. Il n'y a pas de dédommagement supplémentaire.
Gabory Daniel à St Geours de Marenne	A63-SGM- IND-0147- 001	Il y a eu une erreur concernant madame Gabory Jacqueline : elle n'est pas sous tutelle, vous pouvez lui écrire à l'adresse suivante : Madame Gabory Jacqueline, 3 route de Bessonat, 40230 St Geours de Marenne. N° Tel 05 58 58 66 83 Note du CE qui n'a pas rencontré le rédacteur de cette observation: l'état parcellaire cite au N° Terrier 127 et au sein de l'indivision Gabory, Madame BAQUE Jacqueline Marie Jeanne, née le 10/11/1932 à 032 NOGARO, épouse de Monsieur GABORY Marcel, représentée par le Service des Tutelles sis 2B Rue de Belfort

		31000 TOULOUSE
		En complément de cette observation, un courrier a été adressé au président de la commission d'enquête, hors délai, et corrige les informations figurant dans le dossier parcellaire au sujet des propriétaires. Ces dernières informations, sous réserve de leur vérification, seront prises en compte.
Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave	A63-LAB-PAR-0156-001	Terrier 111 à Labenne désire des explications sur la nécessité de repousser de l'ordre de 5m la limite d'emprise en sommet de dune, alors que le tracé autoroutier modifié est en fin de voie d'accélération donc relativement étroit. Cette partie est une dune qui nous protège efficacement des nuisances sonores très impactantes dans l'utilisation que nous avons de la propriété.
		Les surfaces des emprises définies et le tracé de leur limite sont maintenus. Il est pris note du rôle de la dune pour la protection acoustique des bâtis situés à l'Est, et de l'intérêt qu'il y aurait à la conserver.
Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave	A63-LAB-PAR-0156-002	demande pourquoi le tracé de la droite joignant la parcelle B1128 et le (théorique) nouveau sommet de la dune? Pourquoi ne pas continuer la droite venant du B955 (111/58a) avec le même éloignement de l'autoroute?
		Les surfaces des emprises définies et le tracé de leur limite sont maintenus.
Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave	A63-LAB-PAR-0156-004	Sur la partie 102/60, Mr Cazenave voudrait rencontrer les ASF pour régler le problème de la servitude sur le chemin de Catoy, et connaître les dédommagements pour le préjudice de l'exploitation de cette servitude gracieuse pendant 30 ans.
		L'opération d'élargissement, les acquisitions foncières qu'elle nécessite, seront l'occasion de remettre à plat les questions non réglées depuis la construction initiale de l'autoroute et de rechercher une solution amiable.
Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave	A63-LAB-PAR-0156-005	Mr Cazenave désirerait faire une contre-proposition sur la parcelle B843 (111/62) réduite à sa portion congrue et qui selon lui, n'a plus lieu d'être. Pour cela, il aimerait que les ASF achètent la totalité de la parcelle 111/62.
		ASF n'est pas opposée à l'examen d'une acquisition de l'ensemble de la parcelle citée. Toutefois, la base d'acquisition sera obligatoirement l'estimation du bien qui sera faite par France Domaine

Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave	A63-LAB-PAR-0156-006	Sur la parcelle B597 (111/38) , selon Mr Cazenave "prend des formes totalement inexploitablees et nécessitent une modification des limites". Il aimerait faire une contre-proposition sur le tracé en augmentant les limites d'emprises sur la partie basse de l'emprise.
		La solution définitivement retenue pour la reconstruction du pont de la RD 71 au-dessus d'A63, côté nord, permet de réduire l'emprise sur la parcelle B 597.
Indivision Cazenave représenté par Alain Cazenave	A63-LAB-PAR-0156-008	La parcelle 101/46 est identifiée sur les plans comme propriétaire Etat (Ministère des transports) alors que le terrain aurait dû être rétrocédé depuis la signature de la convention de vente n° 3265 entre ACOBA et Mr Cazenave père (convention en main). Cette parcelle faisant partie de l'emprise Mr Cazenave fils demande une rétrocession à la valeur du terrain d'aujourd'hui.
		L'opération d'élargissement, les acquisitions foncières qu'elle nécessite, seront l'occasion de remettre à plat les questions non réglées depuis la construction initiale de l'autoroute et de rechercher une solution amiable
Indivision Martin-Laprade (Ondres) cabinet avocat CAMBOT à Ondres	A63-SMS-PAR-0161-001	L'indivision Martin-Laprade s'étonne de l'emprise sur la parcelle 123 et aimerait une justification écrite de l'emprise : « faute de justification, nous exprimons les plus vives réserves. Nous souhaiterions que le déplacement du bassin soit réalisé. »
		L'emprise important sur la parcelle AK134 (n° terrier 123) est justifiée par l'implantation d'un bassin de recueil et de traitement des eaux. Le site n'est a priori pas très favorable, car de bassin nécessite des terrassements de déblai, qui augmentent la surface nécessaire. Mais c'est l'endroit, à proximité du point bas du profil en long de l'autoroute où les eaux se concentrent, de moindres contraintes. En effet il était exclu d'implanter un tel ouvrage à proximité immédiate du château, ou côté Est de l'autoroute, à proximité immédiate de l'étang, compte tenu des protections administratives (classement PLU) qui frappent ces espaces.
Monsieur DUPEY Jean-André demeurant 748, Route de TYROSSE 40 150 ANGRESSE	A63-ANG-IND-0173-001	Demande l'achat de la totalité de la parcelle NB n°442 sur SAUBION par les ASF
		ASF est disposée à acquérir la totalité de la parcelle citée. Toutefois, la base d'acquisition sera obligatoirement l'estimation du bien qui sera faite par France Domaine

7.3 Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public

La principale revendication concernant le parcellaire est la justification de l'emprise qui serait acquise au nom de l'Etat par ASF.

Le conseil municipal de Bénesse insiste pour que les acquisitions de parcelles soient explicitement liées à l'élargissement de l'autoroute et demande à ce que les emprises sur les terres agricoles et forestières soient les plus justes possibles de manière à limiter l'impact pour les propriétaires et les exploitants.

Cette justification n'est pas toujours évidente au vu du dossier :

- Plusieurs positions, d'un côté ou de l'autre de l'autoroute ont été envisagées pour certains bassins de rétention ;
- Le détail des raccordements des voies déplacées (ponts déplacés, rétablissement de pistes latérales) n'est pas encore fixé avec précision ;

Pour autant, le public s'interroge sur le bien-fondé de la surface de terrain qui lui serait retiré. Ainsi, M et Mme Marie (A63-SGM-IND-0071) estiment que la distance entre la glissière de sécurité et la clôture actuelle du domaine autoroutier est de 18 m et se demandent pourquoi ASF souhaite encore élargir de domaine alors qu'à leur hauteur, l'élargissement se limite à la seule 3^e voie et à l'érection d'un mur antibruit, sans rétablissement de voie latérale. M. et Mme Cazes (A63-SGM-IND-0073-003) demandent pourquoi acquérir une portion de terrain (terrier 108 13b) qui est séparée de l'autoroute par un ruisseau. Au total, 22 questions⁴ demandent explicitement une justification des acquisitions envisagées

Les propriétaires demandent aussi de mieux positionner les installations pour réduire au maximum la surface qui leur serait retirée. Ainsi, cinq questions demandent expressément une réduction de la surface à exproprier⁵. Mme Voisin à Bénésse-Maremne⁶ demande même la suppression pure et simple de l'expropriation de 72 m² quelle doit subir arguant qu'il s'agit du seul lieu ombragé de son jardin qui l'isole de la RD voisin.

Douze propriétaires⁷ demandent au contraire l'acquisition de la totalité de la parcelle. La raison évoquée est le plus souvent l'inutilité du reste de la parcelle ou sa perte de valeur. Mais ces propriétaires mettent aussi en avant la perte totale d'exploitabilité de la parcelle. Ainsi Madame Michon au nom de M. Sangla (Terrier no 112/37 Parcelle CA1 à St Geours) souligne que, compte tenu notamment la configuration du terrain, le reste de la parcelle n'est plus rentable pour la culture. De même M. Dubuc⁸ à St Geours, affirme que la distance restante entre le chemin rétabli (VLT 655) et le bâtiment est insuffisante pour permettre la manœuvre des semi-remorques qui viennent charger dans son entrepôt et que cela va conduire à la fermeture de son entreprise. Il demande donc :

- soit l'achat de toute la parcelle BB 65 avec le bâtiment et le la perception d'une indemnité pour perte d'exploitation ;
- soit la prise en charge ou l'indemnisation des travaux de réaménagement du quai de déchargement

Trois intervenant soulignent la perte de valeur de la partie restante de leur propriété (0021-002 ; 0104-002 ; 0152-001). C'est le cas tout particulièrement de Mme Brosset (A63-OND-PAR-0110), propriétaire de la ferme Saumon à Ondres qui écrit : « *Le trafic intense va considérablement dégrader, la valeur marchande des immeubles qui ne peuvent être loués ou vendus, à 5 km de l'Océan, aux conditions du marché local, en zone touristique et à proximité de Bayonne. Comment ASF/VINCI vont-elles prendre en compte cette dévalorisation nouvelle ?* »

⁴ Dont les références sont les suivantes : 0008-005 ; 0013-001 ; 0013-002 ; 0014-001 ; 0015-003 ; 0017-001 ; 0018-003 ; 0022-001 ; 0036-001 ; 0038-001 ; 0041-001 ; 0043-004 ; 0059-004 ; 0060-001 ; 0071-002 ; 0071-002 ; 0073-003 ; 0082-001 ; 0085-001 ; 0099-002 ; 0151-001 ; 0156-002 ; 0161 ; 001

⁵ Elles portent les références suivantes : 0015-001 ; 0071-003 ; 0073-004 ; 0112-001 ; 0139-001

⁶ Terrier 136/227, parcelle AL376, maison no 93

⁷ Portant les références 0003-008 ; 0037-003 ; 0038-003 ; 0039-003 ; 0042-002 ; 0053-001 ; 0053-002 ; 0074-001 ; 0136-001 ; 0136-003 ; 0156-005 ; 0173-001

⁸ Entreprise l'Hacienda, référence de l'observation : A63-SGM-IND-0074

Plusieurs intervenants⁹ soulignent la destruction, du fait de l'expropriation, de locaux annexes, clôtures, murs, accès ou aménagements divers ont ils exigent la reconstitution.

Une douzaine d'observations¹⁰ portent sur le montant des indemnisations qui leur seront versées, soit pour estimer la valeur de leur bien en tenant compte, notamment pour les agriculteurs (cultures à haute valeur ajoutées comme le maïs semence ou les IGP) ou les sylviculteurs (nature et âge des plantations) de la situation particulière soit pour d'autres raisons (effet de lisières pour des arbres exposés qui ne l'étaient pas, perte de loyer, perte d'exploitabilité du reste de la parcelle, soit tout simplement parce qu'il estime que l'expropriation entraîne la fin de leur activité (cf.. M. DUBUC ci-dessus).

Cinq propriétaires soulignent des erreurs dans les états ou plans parcellaires : 0121-001 ; 0142-002 ; 0143-001 ; 0147-001 et 0156-008

Trois autres demandent des compensations foncière (échanges) plutôt qu'une indemnisation financière : 0055-002 ; 0072-004 ; 0128-001 (récupération de délaissés). M POURTAU René (0060-003) terrier 106 à St Martin de Seignanx déclare : « *il m'avait été proposé la rétrocession de la parcelle 135 qui vous avez servi de remblai je n'ai toujours aucunes nouvelles.* ». Xavier Martin Laprade (0110-001) parcelle 124 à Ondres précise : « *un piquetage précis devrait être très prochainement exécuté par les géomètres d'ASF à l'Est et au Sud de SAUMON pour préciser la nouvelle emprise de terrain au-delà des bornes encore repérables, qu'en est-il ?* »

Des contrepropositions sont avancées, notamment :

- Jean-François HOURCADE (A63-OND-PAR-0036) ; parcelles B255 – B267 – B364 à Angresse propose un changement de tracé depuis la moitié de la longueur de la limite Nord de B255 longeant la R.D.33 et jusqu'à la limite Sud de B 364 au point d'intersection entre les 3 parcelles : B 364, B 249 et B 252.
- M. et Mme Marie (A63-SGM-IND-0071) à Labenne demandent une rectification des limites d'emprise afin de supprimer la surface prise à la parcelle ; B889 et réduire celle de la parcelle B894
- L'indivision Cazenave (terrier N° terrier 111 à Labenne) aimerait faire une contre-proposition sur le tracé en augmentant les limites d'emprises sur la partie basse de l'emprise

7.4 Questions posées au maître d'ouvrage

Q-741 Un certain nombre de choix techniques, concernant notamment la position des bassins ou certains raccordements de voirie, n'ont pas encore été faits. Les plans parcellaires présentent donc des surfaces à acquérir plus importantes que les besoins réels du projet. Est-il possible de faire ces choix dès maintenant, au vu des observations présentées par le public. Si oui quelles sont les parcelles (N° Terrier) qui peuvent d'ores et déjà être retirées, en totalité ou en partie, des plans parcellaires ? Sinon ou pour les autres, quand et comment ce choix sera-t-il effectué ? Ces choix devront être pris en compte dans l'arrêté de cessibilité et les MECDU.

⁹ Voir notamment les références ; 0021-003 ; 0043-004 ; 0058-001 ; 0071-002 ; 0065-001 ; 0065-009 ; 0137-002 ; 0145-001

¹⁰ Portant les références : 0022-005 ; 0047-003 ; 0052-003 ; 0056-002 ; 0060-004 ; 0065-002 ; 0069-001 ; 0094-002 ; 0110-006 ; 0110-007 ; 0012-002 ; 0145-001

Les choix d'implantation des bassins figurant dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » ont parfois été remis en cause dans certaines observations formulées par le public, mais sont insuffisamment étayées, l'objectif étant de sauvegarder de la terre agricole au détriment alors d'espaces forestiers, plus souvent de déplacer le bassin « chez le voisin ».

Dans quelques cas particuliers, les emprises définies pour l'enquête l'ont été en réservant deux possibilités d'implantation d'un ouvrage (bassin de traitement, susceptible d'être implanté à l'Est ou à l'Ouest de l'autoroute, rétablissement d'une RD dans le cas de démolition- reconstruction du pont, au nord ou au sud de la position existante).

Les réactions recueillies lors de l'enquête publique n'ayant pas apporté suffisamment d'éléments nouveaux pour remettre en cause ces choix, les corrections sont apportées aux emprises et en tant que de besoin aux emplacements réservés prévus dans le cadre de la mise en compatibilité des PLU.

Sont concernées par ces modifications les communes suivantes :

- Labenne, pour le rétablissement de la RD 71 (choix du côté nord), pour la réduction des emprises au droit du franchissement de la voie ferrée côté « mer », pour l'implantation du bassin BM 462 côté « terre ».
- Bénesse-Maremne : choix du côté « mer » pour les bassins BM 536 et BM 551, et réduction des emprises côté « terre »
- Angresse : choix du côté « mer » pour le bassin BM 551 (cf. ci-dessus) et réduction des emprises côté « terre ».

Les documents graphiques et les états parcellaires corrigés sont joints en annexe.

Q-742 Le maître d'ouvrage peut-il préciser :

- la nature des indemnités qui pourraient être versées pour perte d'activité ou d'exploitation, impossibilité de poursuivre la mise en culture de la surface restante, perte de location etc. ?

Application du protocole signé avec les organisations agricoles

- Comment seront réparés les préjudices matériels comme la destruction d'une clôture, d'une haie ou d'un mur, d'un bâtiment annexe, des installations d'irrigations, le déplacement de réseaux etc. : par indemnisation (sur quelles bases) ? Par remise en état des installations ?

Evaluation au moment de la négociation amiable en vue de l'acquisition, et indemnisation des éléments présents sur le site, venant en complément à la somme proposée pour le fond.

Ou en cas de nécessité d'étude préalable ou de plus grande complexité, engagement de remboursement des frais engagés, sur présentation de devis, validés au préalable par le Maître d'ouvrage ASF.

Q-743 Les douze demandes d'achat de la parcelle entière recevront-elles une suite avis favorable de la part d'ASF ? Ces changements devront être pris en compte dans l'arrêté de cessibilité et les MECDU.

Une réponse de principe de la part d'ASF favorable à l'acquisition des surfaces complémentaires ne permet pas d'affirmer qu'elles seront acquises car la question du montant qui sera proposé peut faire changer d'avis les propriétaires.

En cas d'acquisition de surfaces complémentaires, à la demande de propriétaires, il s'agit a priori d'une procédure à l'amiable, et il n'y a pas lieu de s'engager dans une démarche visant à obtenir un arrêté de cessibilité.

Quant à l'intégration de ces surfaces dans les emplacements réservés des PLU, elle n'a pas d'intérêt en cas d'acquisition amiable, et serait malvenue vis-à-vis des propriétaires en cas d'échec des discussions amiables.

Q-744 Quelle suite ASF entend-il donner aux contrepropositions faites par les propriétaires

Pas de modifications des emprises définies (hormis les cas de figure particuliers – voir ci-dessus)

Q-745 ASF pourra-t-il donner une suite favorable aux demandes d'échange de foncier formulées par certains propriétaires ? Si oui dans quelles conditions ?

Facilitation des procédures d'échanges, par le biais de la prise en charge du coût des frais de transfert de propriété par acte notarié.

Par ailleurs, il est reproduit ci-dessous, des questions déjà, posées avant le début d'enquête mais qui sont, pour le moment restées sans réponses.

Q-746 L'ASD page 129 est vraiment très sommaire. Peut-on avoir plus de précision sur la répartition des coûts, notamment pour la libération des emprises (part des acquisitions foncières) et les travaux (part terrassement, ouvrages d'art, signalisation etc...) ?

Le volet travaux peut être décomposé en (montants en millions €) :

- Terrassements (travaux préparatoires, grande masse et fourniture des matériaux,...) 65
- Ouvrages d'art..... 47
- Chaussées et équipements..... 80
- Assainissement et protection de l'environnement 86

Q-747 Où en est la constitution d'une réserve foncière confiée à la SAFER ? (page 369) ?

Dans le contexte de tension sur les terres agricole dans la zone d'études (communes directement concernées et périmètre de recherche étendu aux communes agricoles voisines (Orx, St André de Seignanx, St Jean de Marsacq, Soustou) la SAFER ne peut constituer une réserve foncière. Elle se limite à une veille et alerte ASF en cas de transaction susceptible de répondre à l'objectif recherché : être en mesure de préempter de la terre agricole pour limiter l'impact de réduction de surface sur les exploitations.

Q-748 Pour les agriculteurs, les sylviculteurs ou les particuliers, AF peut-il dédommager les expropriés par échanges fonciers ?

ASF ne dispose pas en propre de surfaces qui auraient pu être utilisées, grâce à des échanges, pour minimiser la ponction foncière sur les propriétaires touchés par les acquisitions. L'intervention de la SAFER pour le volet agricole ne permet pas non plus la constitution d'un stock susceptible d'être utilisé pour de échanges. ASF s'efforcera de saisir les opportunités

qui se présenteraient au moment de négociations (acquisitions de reliquats notamment) pour faciliter les échanges. Cette démarche ne peut toutefois constituer la règle générale, et ne permettra au mieux que de traiter quelques cas particuliers.

8. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU)

8.1 Observations sur ce thème, caractéristiques,

L'enquête publique unique a donné lieu à la formulation de 178 observations, ayant généré 547 questions. Un «e seule fait directement référence à la Mise en compatibilité des documents d'Urbanisme (MECDU).

Elle a été formulée par Monsieur le Maire de BENNESSE-MAREMNE. Elle concerne la zone AUx située côté terre, au Nord-Est de la RD n°28, à proximité du « Giratoire MENDY ». Les parcelles concernées appartiennent à Madame DUHA Marguerite épouse de Monsieur GRACIET Jean (En indivision), n° terrier 111. Monsieur le Maire signale que l'ensemble des parcelles classées en zone AUx, sont constructibles, et l'indivision y prévoit un lotissement d'activités.

La desserte de ces parcelles est actuellement assurée par le Chemin rural de LESCOUSTÈRE appartenant au domaine privé communal, et débouchant sur la RD 28 au « Giratoire MENDY ».

Toutefois de nombreuses questions soulevées dans les autres chapitres de ce PV, notamment le chapitre 2. Projet technique (concernant en particulier l'emplacement des bassins) ou au chapitre 7. Parcellaire pourraient entraîner des modifications de l'emprise prévue et, partant des changements à apporter dans les MECDU ; réduction/augmentation des ER ou des EBC, modifications du règlement de certaines zones.

En outre, les deux erreurs matérielles soulignées par le maire de Saubion lors de la réunion d'examen conjoint du 17 avril n'ont pas encore été introduites dans dossier de cette commune

8.2 Questions posées au maître d'ouvrage

Q-821 Le projet prévoit-il le rétablissement du chemin rural de LESCOUSTÈRE qui borde les parcelles concernées, et son raccordement sur la RD 28, dans les emprises définies dans le parcellaire du dossier d'enquête publique ?

Le chemin rural de Lescoutère, au nord de la RD 28, côté « terre » sera rétabli et raccordé sur le carrefour giratoire de cette même RD. Les emprises définies dans ce secteur permettent ce raccordement, avec des caractéristiques géométriques conformes à un branchement sur un carrefour giratoire.

Un raccordement conforme sur le carrefour giratoire, pour une voie qui du fait de sa faible fréquentation n'en n'a pas bénéficié dans sa configuration actuelle, consomme de l'espace et nécessite des acquisitions foncières.

Q-822 Le projet prévoit l'acquisition de sections du Domaine Public communal (Chemin communal d'ARRIET (n° Terrier 104 V2, Chemin communal de CARRERE (n° Terriers 104 V11, V12, V13), Chemin communal du HAGNA (n° Terrier 104 V13). Le domaine public est imprescriptible et inaliénable.

Le Maître d’Ouvrage a-t’il prévu de déclasser ces sections de voies avant de les aliéner.

Aucun déclassement préalable du Domaine public n’est nécessaire.

L’article L 132-3 du code de l’expropriation prévoit un transfert de gestion par le biais de l’arrêté de cessibilité. Il n’y a pas de procédure d’acquisition de l’assiette initiale des voies.

Les voies publiques, quelle que soit leur domanialité, communale ou départementale, sont toutes rétablies, le plus souvent déplacées par rapport à leur emplacement initial. La nouvelle assiette foncière de ces voies est remise aux maîtres d’ouvrage lors de la délimitation du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC), qui intervient en fin de travaux.

La procédure de déclassement qui pourrait être nécessaire, pour des tronçons de voies abandonnés, est du ressort des collectivités gestionnaires de ces dernières. ASF peut faciliter ces démarches et par exemple se charger de l’établissement des dossiers techniques nécessaires à cette procédure.

Cette question est valable pour toutes les communes, et pour les domaines publics communaux et départementaux.

Q-823 Le dossier de « Mise en Compatibilité des documents d’urbanisme » soumis à enquête publique consiste pour chaque commune traversée à :

- Déclasser les espaces boisés classés (EBC) pour permettre le défrichage,
- Instituer des zones d’emplacement réservées (EP) au profit de l’Etat sur les parcelles acquises et définies dans le « Plan Parcellaire »,
- Modifier le règlement des zones traversées pour permettre la réalisation des travaux (Exhaussements et Affouillements)

Le dossier ne quantifie pas ces espaces et fait référence au plan graphique joint. Or les listes des emplacements réservés incluses dans les PLU en vigueur quantifient ces espaces.

Les renseignements définis ci-après sont-ils disponibles pour chaque commune traversée.

- Surface des espaces boisés classés (EBC) dont le déclassement est envisagé, surface A.
- Surface totale des espaces boisés classés existants dans les PLU en vigueur surface B.
- Ratio B/A.
- Surface totale des emplacements réservés existants dans les PLU en vigueur, surface C.
- Surface totale des emplacements réservés dont le classement est envisagé, surface D.
- Ratio D/C.

Les 6 communes suivantes sont concernées par le déclassement d’espaces boisés classés : Ondres, Saint-Martin de-Seignanx, Labenne, Bénesse-Maremne, Capbreton, Saint-Vincent-de-Tyrosse.

Nous n’avons pas quantifié surfaces totales des espaces boisés classés (EBC) existants dans les PLU de ces communes et par conséquent, le ratio B/A ne peut donc pas être calculé et communiqué.

Il en va de même pour les emplacements réservés qui sont pour la plupart des aménagements de voies existantes et caractérisés par des largeurs de profil en travers et non par des surfaces précises.

La représentation de ces espaces réservés est réalisée sur des plans au 1/5000^{ème} pour visualiser géographiquement ces emplacements sans pour autant en définir très précisément leur contour sur le terrain et leur implantation par rapport aux limites cadastrales.

Une partie des informations, relatives aux espaces boisés classés, sera produite pour le cas de figure de demande spécifique de déclassement de ces derniers devant la commission départementale des sites (voir ci-après réponse à la question Q 827).

Q-824 Au cours de l'enquête publique certaines personnes ont demandé la modification du parcellaire.

Le Maître d'Ouvrage a-t-il prévu de modifier les documents de « Mise en compatibilité des documents d'Urbanisme (MECDU) » afin de les rendre cohérents avec les éventuelles modifications du parcellaire ?

Les demandes de modifications des emprises, le plus souvent de réduction de ces dernières, n'ont pu être prises en compte (voir réponse Q 744). Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de modifier les emplacements réservés, au demeurant plus larges que les emprises.

Toutefois, dans les quelques cas particuliers où les emprises définies laissent la porte ouverte à une modification du premier choix effectué, une fois ce point tranché (cf réponse à la question Q 741) les emprises peuvent être réduites, et dans ce cas il y a lieu de mettre en cohérence les emplacements réservés de PLU. Les dossiers de communes de Labenne, Bénèsse-Marenne et Angresse seront donc corrigés en conséquence.

Q-825 Les recherches du Président de la commission d'enquête ont conduit à constater que :

- La Communauté de Communes du SEIGNANX était compétente pour établir, modifier, et réviser les PLU des communes adhérentes, (ONDRES et SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX),
- La communauté de Communes MAREMNE ADOUR CÔTE SUD (MACS) n'a pas la compétence compétente pour établir, modifier, et réviser les PLU des communes adhérentes, (LABENNE, CAPBRETON, BENNESSE-MAREMNE, ANGRESSE, SAUBION, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)

En conséquence, en accord avec la Préfecture des Landes, la commission d'enquête établira 7 avis sur la « Mise en compatibilité des documents d'Urbanisme (MECDU) des communes concernées :

- Un avis pour la Communauté de Communes du SEIGNANX
- Un avis pour les Communes de LABENNE, CAPBRETON, BENNESSE-MAREMNE, ANGRESSE, SAUBION, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE.

Ce mode opératoire pose-t-il problème au Maître d'ouvrage ?

Le Maître d'ouvrage laisse la Commission retenir la solution qui lui paraît adaptée.

Q-826 Au cours de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue à la Sous-préfecture de DAX le vendredi 17 avril 2015, Monsieur le Maire de SAUBION avait demandé la rectification d'une erreur matérielle contenu dans le document concernant sa commune.

Le Maître d'ouvrage prendra-t-il en compte la demande de Monsieur le Maire de SAUBION ?

La rectification de l'erreur matérielle détectée par Monsieur le Maire de Saubion a pu être faite entre la date de la tenue de la réunion d'examen conjoint et la date le démarrage de l'enquête. Le document présenté à l'enquête publique était donc rectifié, exempt d'erreur.

Q-827 Pour les communes soumises à la loi littoral, le déclassement d'un espace boisé classé (EBC), nécessite la saisine de la commission départementale des sites. Le Maître d'ouvrage a-t-il préparé les dossiers correspondants ?

La présentation, devant la commission départementale des sites, de la demande de déclassement d'un espace boisé classé en vue de l'autorisation de défrichage sera faite sur la base d'un dossier préparé par la Maître d'ouvrage ASF qui apportera les informations nécessaires à cette commission. L'importance, tant en absolu qu'en pourcentage, de l'ensemble des espaces boisés classés de la commune, sera chiffrée.

Ces dossiers ne sont pas encore disponibles à ce stade d'avancement des procédures.