

# Autoroute A63

(Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE/ONDRES)

## Projet d'Elargissement à 2X3 voies



## Enquête publique Unique préalable à :

- La Déclaration d'utilité publique (DUP),
- La délivrance d'une autorisation au titre de la Loi sur L'Eau
- La Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme des communes de : SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, SAUBION, ANGRESSE, BENESSE-MAREMNE, CAPBRETON, LABENNE, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX et ONDRES.
- La délivrance de l'arrêté de cessibilité (Enquête Parcellaire)

**Du Mardi 26 Mai 2015 au Mardi 30 juin 2015 inclus  
(Soit 36 jours consécutifs)**

**RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

# SOMMAIRE

CHAPITRE	PAGE
<b>1. GÉNÉRALITÉS, PRESENTATION DU PROJET</b>	<b>9</b>
<b>1.1. Préambule ;</b>	<b>11</b>
<b>1.1.1 Situation</b>	11
<b>1.1.2 Milieu physique</b>	12
1.1.2.1 Topographie	12
1.1.2.2 Climat	12
1.1.2.3 Géologie	12
1.1.2.4 Contexte naturel	12
<b>1.1.3 Eaux souterraines et superficielles</b>	13
<b>1.1.4 Milieux naturels inféodés aux milieux naturels humides et aquatiques</b>	14
1.1.4.1 Faune et flore inféodées aux milieux aquatiques :	14
1.1.4.2 Zones humides	14
1.1.4.3 Espaces naturels remarquables	15
<b>1.1.5 Histoire</b>	16
<b>1.1.6 Démographie</b>	18
<b>1.1.7 Plan de relance</b>	18
<b>1.2. Objet de l'enquête</b>	<b>18</b>
<b>1.2.1 Objectif</b>	18
<b>1.2.2 Périmètre de l'opération</b>	23
<b>1.2.3 Demandeur</b>	24
<b>1.3. Cadre juridique ;</b>	<b>25</b>
<b>1.3.1. Cadre légal et réglementaire</b>	25
<b>1.4. Composition détaillée du dossier</b>	<b>28</b>
<b>1.4.1. Dossier administratif</b>	28
<b>1.4.2. Dossier technique</b>	28
1.4.2.1 Déclaration d'utilité publique et MECDU	28
1.4.2.2 Police de l'eau	28
1.4.2.3 Enquêtes parcellaires	28
<b>1.5. Nature et caractéristiques du projet</b>	<b>29</b>
<b>1.5.1. Analyse de la partie du dossier relative à la DUP</b>	29
1.5.1.1. Présentation générale de l'opération	29
1.5.1.2. Etude d'impact	31
1.5.1.3 Evaluation socio-économique	51
1.5.1.4 Patrimoine culturel, loisirs et tourisme	56
1.5.1.5 Bilan carbone	57
1.5.1.6 Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus	58
1.5.1.7 Synthèse et coût des mesures ERC	60

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

1.5.1.8 Planning	60
<b>1.5.2. Analyse de la partie du dossier relative à la Police de l'eau</b>	<b>61</b>
1.5.2.1. Etude d'impact	61
<b>1.5.2. Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage</b>	<b>69</b>
<b>1.5.3. Analyse de la partie du dossier relative au parcellaire</b>	<b>75</b>
1.5.3.1. Notice explicative	75
1.5.3.2. Plans de situation	76
1.5.3.3. Plans parcellaires et Etats parcellaires	76
1.5.3.4. Bilan ces parcelles proposées pour être expropriées	78
1.5.3.5. Appréciation sommaire des dépenses	79
<b>1.5.4. Analyse de la partie du dossier relative à la MECDU.</b>	<b>79</b>
1.5.4.1. Généralités sur la MECDU	79
1.5.4.2. Le contenu des dossiers MECDU	80
1.5.4.3 Analyse des incidences de la MECDU sur le réseau Natura 2000.	81
1.5.4.4. Evaluation environnementale des MECDU	82
1.5.4.5 Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint	82
1.5.4.6. Analyse de la compatibilité par commune :	82
<b>Résumé du chapitre I</b>	<b>89</b>
<b>2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE</b>	<b>91</b>
<b>2.1. Désignation de la commission d'enquête.</b>	<b>93</b>
<b>2.2. Les modalités de l'enquête</b>	<b>94</b>
<b>2.2.1 Le rôle de la commission d'enquête dans la préparation des enquêtes.</b>	<b>94</b>
<b>2.2.2 Postérieurement à la prise de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête</b>	<b>94</b>
<b>2.2.3 Livraison des dossiers d'enquête publique au siège des communes</b>	<b>94</b>
<b>2.2.4 Les prescriptions de l'arrêté départemental</b>	<b>95</b>
<b>2.2.5 Le rôle de la commission d'enquête dans l'organisation de l'enquête:</b>	<b>99</b>
<b>2.2.6 Le rôle de la commission d'enquête dans la tenue des permanences.</b>	<b>99</b>
<b>2.2.7 Les demandes de complément de dossier par la commission</b>	<b>100</b>
<b>2.2.8 Les réponses du maître d'ouvrage.</b>	<b>100</b>
<b>2.2.9 Les contacts préalables.</b>	<b>100</b>
<b>2.2.10 La visite des lieux.</b>	<b>101</b>
<b>2.3. La concertation préalable</b>	<b>101</b>
<b>2.3.1 Officielle</b>	<b>101</b>
2.3.1.1 Réunions de concertation pour le public	101
2.3.1.2 Calendrier des réunions de concertation pour le public	101
2.3.1.3 Calendrier des réunions de concertation pour les associations.	102
2.3.1.4 Information par voie de presse.	102
<b>2.3.2 Officiieuse</b>	<b>102</b>

A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête

<b>2.4. Organisation, tenue des permanences et entretiens</b>	<b>102</b>
<b>2.4.1 La publicité légale de l'enquête dans la presse et par voie d'affichage.</b>	102
<b>2.4.2 La publicité légale de l'enquête au voisinage du tracé de l'ouvrage.</b>	103
<b>2.5. Notifications</b>	<b>104</b>
<b>2.5.1 L'administration.</b>	104
<b>2.5.2 Les élus.</b>	104
<b>2.5.3 La commission d'enquête elle-même.</b>	104
<b>2.5.4 Publicité de l'enquête parcellaire.</b>	104
<b>2.6 Les incidents relevés lors du déroulement de l'enquête publique.</b>	<b>105</b>
<b>2.7. Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres</b>	<b>105</b>
<b>2.8. Relation comptable des observations</b>	<b>106</b>
<b>2.8.1 Classification des Observations</b>	106
2.8.1.1 En fonction du mode de dépôt	106
2.8.1.2 En fonction de la catégorie de l'intervenant	106
2.8.1.3 En fonction de la commune concernée	106
<b>2-9 Avis des conseils municipaux</b>	<b>107</b>
<b>2.9.1 Bénesse-Maremne</b>	107
<b>2.9.2 St Martin de Seignanx</b>	108
<b>2.9.3 St Geours de Maremne</b>	109
<b>2.9.4 Labenne</b>	110
<b>2.9.5 Saubion</b>	110
<b>2.10 Les observations sans rapport direct avec l'enquête publique.</b>	<b>110</b>
<b>2.10.1 Classement par thème.</b>	110
<b>2.10.2 Les pétitions.</b>	110
<b>2.10.3 Les compléments et précisions transmises en cours d'enquête</b>	111
<b>2.11 : Procès-verbal de Synthèse des observations</b>	<b>112</b>
<b>2.12 Mémoire en réponse au Procès-verbal des observations</b>	<b>112</b>
<b>Résumé du chapitre II</b>	<b>113</b>
<b>3. ANALYSE DES OBSERVATIONS</b>	<b>115</b>
<b>3.1. Projet technique soumis à l'enquête</b>	<b>117</b>
<b>3.1.1. Analyse des observations, questions posées et réponses du maître d'ouvrage</b>	117
3.1.1.1 Sous-Thème 1 : Bitumage voie de contournement	117
3.1.1.2 Sous-Thème 2 : Cadre de vie.	118
3.1.1.3 Sous-Thème 3 : Concertation.	122

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

3.1.1.4 Sous-Thème 4 : Contrepropositions.	124
3.1.1.5 Sous-Thème 5 : Economie générale.	135
3.1.1.6 Sous-Thème 6 : Evaluation socioéconomique.	138
3.1.1.7 Sous-Thème 7 : Impacts sur les eaux.	104
3.1.1.8 Sous-Thème 8 : Perte de valeur.	141
3.1.1.9 Sous-Thème 9 : Points singuliers.	142
3.1.1.10 Sous-Thème 10 : Section courante.	165
3.1.1.11. Bilan des observations relatives à ce thème.	167
<b>3.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.</b>	<b>174</b>
3.1.2.1 Sous-Thème 1 : Bitumage voie de contournement	174
3.1.2.3 Sous-Thème 2 : Cadre de vie.	174
3.1.2.3 Sous-Thème 3 : Concertation.	174
3.1.2.4 Sous-Thème 4 : Contrepropositions.	175
3.1.2.5 Sous-Thème 5 : Economie générale.	175
3.1.2.6 Sous-Thème 6 : Evaluation socioéconomique.	176
3.1.2.7 Sous-Thème 7 : Impacts sur les eaux.	176
3.1.2.8 Sous-Thème 8 : Perte de valeur.	177
3.1.2.9 Sous-Thème 9 : Points singuliers.	177
3.1.2.10 Sous-Thème 10 : Section courante.	181
<b>3.1.3. Appréciation de la commission d'enquête sur le projet technique</b>	<b>181</b>
<b>3.2. Cadre et qualité de vie des populations</b>	<b>187</b>
<b>3.2.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème</b>	<b>187</b>
3.2.1.1. Nombre d'observations sur le thème :	187
3.2.1.2. Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public	188
<b>3.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.</b>	<b>197</b>
3.2.2.1 Concernant les nuisances sonores	197
3.2.2.2 Concernant la voirie	199
3.2.2.3 Concernant le paysage	199
<b>3.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage</b>	<b>202</b>
<b>3.2.4 Questions du public pouvant donner lieu à une réponse personnalisée</b>	<b>214</b>
3.2.4.1 Sur la sous-thématique : bruit, vibration	214
3.2.4.2 Sur la sous-thématique : voirie	223
3.2.4.3 Sur la sous-thématique : paysages	225
3.2.4.4 Sur les autres sous-thématiques	226
<b>3.2.5. Appréciation de la commission d'enquête sur le cadre et la qualité de vie des populations</b>	<b>229</b>
<b>3.3. Activités agricoles et sylvicoles</b>	<b>231</b>
<b>3.3.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème</b>	<b>231</b>
<b>3.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.</b>	<b>232</b>
<b>3.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage</b>	<b>234</b>
<b>3.3.4 Questions du public pouvant donner lieu à une réponse Personnalisée et réponses du maître d'ouvrage</b>	<b>237</b>

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

<b>3.3.5 <i>Appréciation de la commission d'enquête sur les activités agricoles et sylvicoles</i></b>	241
<b>3.4. <u>Eaux et Milieux naturels</u></b>	<b>243</b>
<b>3.4.1. <i>Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème</i></b>	243
3.4.1.1. <i>Transparence hydraulique</i>	243
3.4.1.2. <i>Traitement des eaux</i>	244
3.4.1.3. <i>Suivi des mesures</i>	244
<b>3.4.2. <i>Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.</i></b>	245
3.4.2.1 <i>Transparence hydraulique</i>	245
3.4.2.2 <i>Traitement des eaux</i>	251
3.4.2.3 <i>Suivi des mesures</i>	254
<b>3.4.3 <i>Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage</i></b>	261
<b>3.4.4 <i>Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée et réponses du maître d'ouvrage</i></b>	269
<b>3.4.5 <i>Appréciation de la commission d'enquête sur les eaux et milieux naturels</i></b>	275
<b>3.5. <u>Organisation et impacts du chantier</u></b>	<b>277</b>
<b>3.5.1 <i>Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public</i></b>	277
3.5.1.1 <i>Voiries</i>	277
3.5.1.2 <i>Bruits, vibration, accès aux réseaux</i>	277
3.5.1.3 <i>Impact du chantier sur les eaux superficielles et souterraines</i>	278
3.5.1.4 <i>Etat des lieux</i>	278
3.5.1.5 <i>Remise en état des lieux et Indemnisation</i>	279
<b>3.5.2 <i>Synthèse des éléments du dossier sur ce thème</i></b>	279
3.5.2.1 <i>Voiries, accès aux propriétés, conditions de circulation, déviations</i>	279
3.5.2.2 <i>Bruits, vibration, accès aux réseaux</i>	280
3.5.2.3 <i>Impact du chantier sur les eaux superficielles et souterraines</i>	281
3.5.2.4 <i>Etat des lieux</i>	282
3.5.2.5 <i>Remise en état, états des lieux et Indemnisation des préjudices</i>	283
3.5.2.6 <i>Autres points évoqués</i>	284
<b>3.5.3 <i>Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage</i></b>	284
<b>3.5.4 <i>Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée</i></b>	293
<b>3.5.5 <i>Appréciation de la commission d'enquête sur la phase chantier</i></b>	296
<b>3.6 <u>MECDU</u></b>	<b>298</b>
<b>3.6.1 <i>Observations générales</i></b>	298
<b>3.6.2 <i>Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage</i></b>	298
<b>3.6.4 <i>Appréciation de la commission d'enquête sur les MECDU</i></b>	303
<b>3.7. <u>Parcellaire</u></b>	<b>304</b>
<b>3.7.1. <i>Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème</i></b>	304
<b>3.7.2. <i>Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.</i></b>	306

A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête

<b>3.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage</b>	<b>307</b>
<b>3.7.4 Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée et réponses du maître d'ouvrage</b>	<b>313</b>
<b>3.7.5 Appréciation de la commission d'enquête sur le parcellaire</b>	<b>328</b>
<b>Résumé du chapitre III</b>	<b>331</b>
<b>4. ANALYSE BILANTIELLE DU PROJET</b>	<b>343</b>
<b>4.1 Présentation et méthode</b>	<b>345</b>
<b>4.2 Analyse bilantielle de l'utilité publique</b>	<b>346</b>
<b>4.2.1 Acceptabilité sociale du projet</b>	<b>346</b>
<b>4.2.2 Utilité et cohérence du projet</b>	<b>350</b>
<b>4.2.3 Nécessité et urgence de réaliser le projet</b>	<b>352</b>
<b>4.2.4 Intégration du projet dans l'environnement</b>	<b>354</b>
<b>4.2.5 Le projet et les observations du public</b>	<b>356</b>
<b>4.2.6 Conclusions de l'analyse bilantielle « DUP »</b>	<b>360</b>
<b>4.3 Analyse bilantielle de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau</b>	<b>361</b>
<b>4.3.1 Acceptabilité sociale du projet</b>	<b>361</b>
<b>4.3.2 Nécessité de réaliser le projet</b>	<b>363</b>
<b>4.3.3 Cohérence avec la protection des eaux et des milieux aquatiques</b>	<b>364</b>
<b>4.3.4 Le projet et les observations du public</b>	<b>365</b>
<b>4.3.5 Conclusions de l'analyse bilantielle « loi sur l'eau »</b>	<b>367</b>
<b>4.4 Analyse bilantielle de l'enquête parcellaire</b>	<b>369</b>
<b>4.4.1 Acceptabilité du projet par les propriétaires concernés</b>	<b>369</b>
<b>4.4.2 Nécessité de réaliser le projet sur les parcelles concernées</b>	<b>370</b>
<b>4.4.3 Le projet et les observations des propriétaires concernés</b>	<b>371</b>
<b>4.4.4 Conclusions de l'analyse bilantielle « parcellaire</b>	<b>372</b>
<b>4.2.5 Conclusions générale de l'analyse bilantielle et résumé du chapitre 4</b>	<b>374</b>
<b>Signatures</b>	<b>374</b>



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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

**1.1. Préambule :**

**1.1.1 Situation :**

L'autoroute **A63** appelée "Autoroute de la Côte basque", d'une longueur de 66,5 km dans sa partie concédée à la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), relie au Nord à l'autoroute espagnole A8 (à la frontière à Biriadou) à l'A63 (ex-RN 10 "Autoroute des Landes" section concédée à Atlandes) et la RD 824 à Saint-Geours-de-Maremne.

L'A63 constitue **un maillon important du réseau autoroutier français et européen**. Elle assure, en effet, l'écoulement des trafics suivants :

- **régional** : elle traverse sur toute sa largeur la région Aquitaine et longe la côte basque ;
- **national** : elle relie les régions du Sud-ouest à celles de l'Ouest et du Nord de la France ;
- **européen** : elle représente un des maillons des liaisons entre les pays du Sud de l'Europe (Espagne, Portugal et au-delà le Nord de l'Afrique) et les pays du Nord et de l'Est de l'Europe (France, Italie, Suisse, Allemagne, Pays-Bas...).



### **1.1.2 Milieu physique**

#### 1.1.2.1 Topographie

Entre Ondres et Angresse, la topographie est marquée par les **alternances de dunes et de dépressions formées par les cours d'eau et les zones humides**, actuels ou anciens. La puissance des dunes peut varier de quelques mètres à une vingtaine de mètres de hauteur. L'altitude des terrains rencontrés est comprise entre 58 m (dune à proximité de **l'étang d'Yrieu, Ondres**) à 4 m (Hameau d'Hagna, Bénesse-Maremne).

#### 1.1.2.2 Climat

La zone est soumise à un **climat de type océanique régulé par l'océan Atlantique**. Il est donc directement touché par les dépressions formées sur l'océan, notamment par des **phénomènes de fortes précipitations** avec des quantités d'eau importantes, dus à des orages violents et stationnaires, des orages localisés ou une perturbation amenant des pluies importantes.

#### 1.1.2.3 Géologie

Le secteur se situe dans le **Bassin Aquitain, deuxième plus grand bassin sédimentaire français** après le Bassin Parisien. Le Bassin Aquitain est une suite de dépôts sédimentaires dont la nature a varié au cours des temps géologiques.

L'autoroute A63 traverse trois formations géologiques principales :

- entre Ondres et Bénesse-Maremne, l'autoroute A63 s'inscrit sur 3 km environ, dans les **formations tertiaires de l'Oligocène inférieur** ;
- entre Bénesse-Maremne et Saint-Geours-de-Maremne, l'autoroute s'inscrit entièrement dans la **formation des sables des Landes**, qui localement peuvent être remaniés avec des dépôts flandriens ;
- ensuite, l'autoroute traverse les **formations monotones des « Dunes paraboliques »**, dunes formées au moment de la régression post-flandrienne (dépôts dunaires postérieurs aux dépôts marins). Les sables les formant sont grossiers et bien classés très holométriques et sans cohésion. Dans le cadre de travaux de génie civil, ces matériaux sont peu traficables, c'est-à-dire qu'ils ont besoin de traitement avant début des travaux et passage des engins de chantier.

#### 1.1.2.4 Contexte naturel

La zone se compose de milieux en **grande majorité boisés**, avec des formations naturelles de **chênaie mixte acidiphile, de dune boisée ou de plantation de peupliers et de pins**. Ce dernier milieu est très présent dans les 3/4 Nord de la zone.

Les boisements humides sont dominés par la **saulaie marécageuse**. Des espaces de boisements plus arborés persistent tout de même, avec **l'aulnaie marécageuse** dans les zones d'eau stagnantes ou de nappe affleurant, et des **ripisylves de bois durs (aulnaie-frênaie)**, le long des ruisseaux et des rivières principales.

Des espaces ouverts accompagnent également ces boisements avec des **zones de grandes cultures de maïs, ou de blé, et de cultures maraîchères** structurées par des haies arborées de chêne. Des friches et jachères, dans des facies pionniers, des prairies, en cours de colonisation par les landes, sont associées à ces cultures.

### **1.1.3 Eaux souterraines et superficielles**

#### **Eaux souterraines**

Six principales masses d'eau souterraine sont concernées par le projet sur 3 niveaux de superposition :

- **masse d'eau des molasses** du bassin de l'Adour et alluvions anciennes de Piémont (FRFG044) ;
- **masse d'eau souterraine des sables plio-quaternaires** des bassins côtiers région hydro et terrasses anciennes de la Gironde (FRFG045) ;
- **masse d'eau des sables et calcaires plio-quaternaires** du bassin Midouze-Adour (FRFG046) ;
- **masse d'eau souterraine des calcaires et sables de l'Oligocène** à l'Ouest de la Garonne (FRFG083) ;
- **masse d'eau souterraine des calcaires et faluns de l'Aquitaniens-Burdigalien** (Miocène) captif (FRFG070) ;
- **masse d'eau des calcaires de la base du Crétacé supérieur captif** du Sud du bassin aquitain (FRFG091).

Il y a **4 captages Alimentation en Eau Potable (AEP) en eau souterraine en exploitation à moins de 2 km de l'autoroute** :

- deux captages (allant à une profondeur de 30 à 40 m) sont localisés sur la commune de Bénésse-Maremne, en amont de l'A63 et à plus de 500 m à l'Est de l'autoroute (au droit des PR 51 à 53, hors zone).
- Le troisième captage AEP est présent sur la commune d'Angresse, à environ 500 m de l'A63.
- Le quatrième captage correspond au champ captant d'eau destinée à la consommation humaine d'Ondres-Labenne.

Dans le cas présent, **aucun périmètre de protection associé à ces captages AEP n'est franchi par l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne.**

#### **Eaux superficielles**

Le bassin hydrographique dans lequel se trouve la zone est le **bassin Adour-Garonne**. La majeure partie de l'autoroute A63 concernée par le projet d'élargissement s'étend dans le sous-bassin "cours d'eau côtiers charentais et aquitains". Au droit de Saint-Geours-de-Maremne, les cours d'eau sont recensés dans le sous-bassin de l'Adour.

**14 cours d'eau ont été identifiés** sur l'ensemble du tracé du projet :

- le ruisseau de Northon (appelé ruisseau de la Palibe 100 m en aval) (PR 39,0 à Saint-Martin-de-Seignanx) ;
- l'affluent du ruisseau de la Palibe (PR 39,3 puis 39,8 à Ondres et Saint Martin de Seignanx) ;
- un sous-affluent du ruisseau de la Palibe (PR 39,6 à Saint-Martin-de-Seignanx) ;
- un tributaire de l'étang de Beyres (PR 41,8) ;
- le cours d'eau du Boudigau (PR 44,1 à Labenne) ;
- l'affluent du canal de ceinture du marais d'Orx n° 1 (PR 47,4 à Labenne) ;
- le sous-affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe (PR 51,1 à Bénésse-Maremne) ;
- l'affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe (n° 2) (PR 52,4 à Bénésse-Maremne) ;

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- l'affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe (n° 1) (PR 53,6 à Bénésse-Maremne);
- l'affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe (n° 1) (PR 53,6 à Bénésse-Maremne);
- le ruisseau du Moulin de Lamothe (PR 55,1 à Angresse et Bénésse-Maremne) ;
- l'affluent du ruisseau du Cousturé (PR 58,7 à Saubion) ;
- le ruisseau des Hontines / ruisseau de Bezincam (PR 63,2 à Saint-Geours-de-Maremne) ;
- le ruisseau du Moulin Neuf (PR 65,3 à Saint-Geours-de-Maremne).

**Le Boudigau est le cours d'eau principal concerné par le projet.** Ces ruisseaux se situent en milieu boisé, naturel (prairies, lacs), en friche ou agricole au niveau des franchissements par l'autoroute, mais pas en milieu urbanisé.

#### **1.1.4 Milieux naturels inféodés aux milieux naturels humides et aquatiques**

##### 1.1.4.1 Faune et flore inféodées aux milieux aquatiques :

Les inventaires menés dans le cadre du projet d'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne ont permis de recenser un grand nombre d'espèces faunistiques et floristiques inféodées aux milieux aquatiques :

- **6 espèces végétales, dont 3 protégées nationalement ;**
- **23 espèces d'oiseaux protégées,** dont la Cigogne Blanche, la Grande Aigrette, la Grue Cendrée ;
- **3 espèces d'insectes protégées** à proximité du projet, dont l'Agrion de Mercure ;
- **4 espèces de mammifères semi-aquatiques protégées, dont la Loutre d'Europe et le Vison d'Europe ;**
- **6 espèces d'amphibiens protégées, dont la rainette méridionale ;**
- **une potentialité pour la Cistude d'Europe ;**
- **5 espèces de poissons protégées, dont l'anguille européenne, le brochet et la lamproie de rivière ;**
- 18 espèces de mollusques, mais il s'agit d'espèces non menacées et tolérantes.

##### 1.1.4.2 Zones humides

Les études d'inventaires ont pu recenser **11 zones humides impactées par le projet d'élargissement :**

- Zone Humide " **ZH 1** – Zone humide du Northon, ses affluents et ses abords " ;
- Zone Humide " **ZH 2** – Prairie de fauche hygrophile du PR 40,300;
- Zone Humide " **ZH 3** – Boisements des étangs de Beyres et d'Yrieu;
- Zone Humide " **ZH 4** – Zone humide du Boudigau et de ses abords ";
- Zone Humide " **ZH 5** – Zone humide du diffuseur de Capbreton;
- Zone humide " **ZH 6** - Zone humide du lieu-dit du Brocq ;
- Zone Humide " **ZH 7** – Zone humide des Barthes d'Angresse ;
- Zone Humide " **ZH 8** - Zone humide de l'affluent du Cousturé ;
- Zone Humide " **ZH 9** - Boisements de Saint-Domingue ;
- Zone Humide " **ZH 10** – Zone humide du ruisseau des Hontines et de son affluent.
- Zone Humide " **ZH 11** – Zone humide du ruisseau du Moulin Neuf.

On peut également évoquer la présence des zones humides suivantes à proximité de l'infrastructure, mais non impactées directement par le projet d'élargissement :

- les étangs de Beyres, d'Yrieu et leurs abords ;

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- un ensemble de lande humide atlantique dégradée, de prairies de fauche hygrophiles et leurs abords, au PK 49,0 à l'Est de l'A63 à Bénesse-Maremne ;
- une prairie de fauche hygrophile au Nord de l'affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe, à l'Est de l'A63 (PK 51,6).

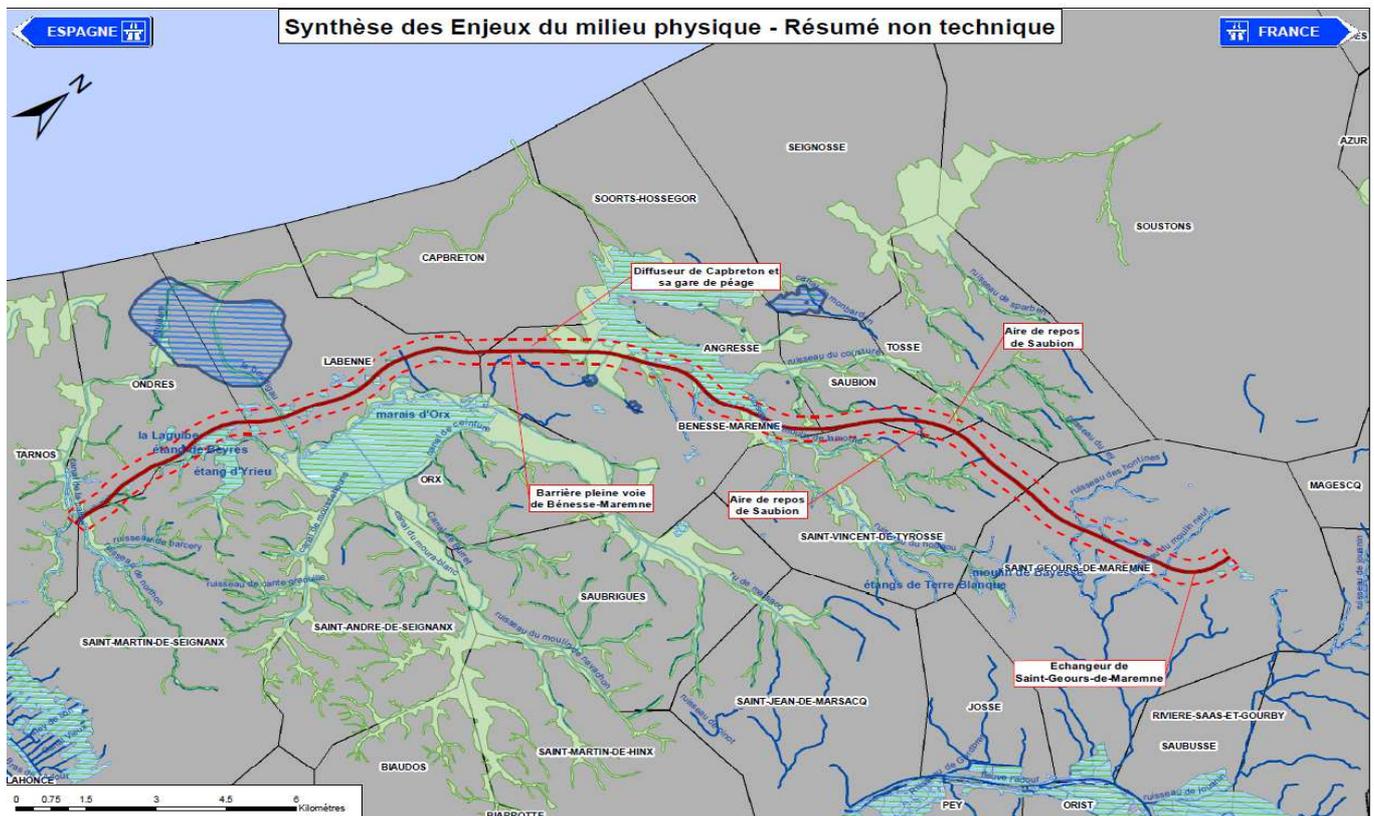
#### 1.1.4.3 Espaces naturels remarquables

**Un Site Natura 2000, Zone de Protection Spéciale (ZPS) provenant de la Directive Oiseaux, est présent à proximité de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne** mais est situé hors de la zone d'étude (à plus de 400 m du projet).

Ce site est également classé en site Natura 2000, Zone spéciale de Conservation (ZSC) provenant de la Directive Habitat-Faune-Flore, intégrant en plus le Boudigau qui est traversé par l'autoroute A63 à l'ouest du marais d'Orx.

Une **Réserve Naturelle Nationale** présente à proximité de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne est située hors de la zone d'étude (à plus de 400 m du projet) : le **Marais d'Orx**. Créée le 8 février 1995 sur les communes de Labenne, Orx et Saint-André-de-Seignanx, dans le département des Landes. Sa gestion a été confiée par le Préfet au Syndicat Mixte de Gestion des Milieux Naturels.

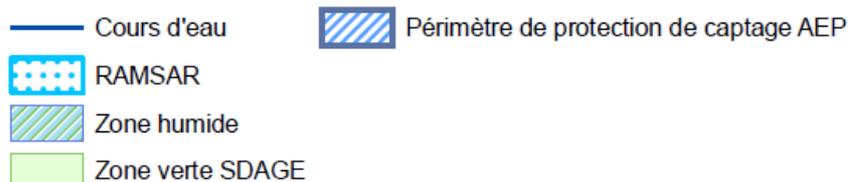
Par ailleurs, **à proximité de la zone d'étude, se situe le site du conservatoire du littoral du lac d'Yrieu**, qui fait partie de l'entité " marais d'Orx ". D'une surface de 24 ha, le site d'Yrieu revêt un grand intérêt paysager, géomorphologique et phytogéographique lié à sa situation de contact entre le système très original des dunes paraboliques du Marensin et les collines du Seignanx.



**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**



### **Eaux souterraines et superficielles**



#### **1.1.5 Histoire**

L'Autoroute A63 a été réalisée en six tronçons mis en service successivement entre 1971 et 1981 :

- Saint-Jean-de-Luz Sud/Saint-Jean-de-Luz Nord : 1er juillet 1971
- Bariatou /Saint-Jean-de-Luz Sud : 30 juin 1976
- Saint-Jean-de-Luz Nord/Biarritz-la-Négresse : 4 juin 1977
- Biarritz-la-Négresse/Bayonne Sud : 21 juin 1978 ;
- Bayonne Sud/Bayonne Nord : 27 juin 1980 ;
- Bayonne Nord/Bénesse-Maremne et Bénesse-Maremne /Saint-Geours-de-Maremne : 15 mai 1981.

Par **décret du 15 mars 1973**, l'autoroute A63 a été concédée à la société **ACOBA**. La section Ondres /Saint-Geours-de-Maremne est alors prévue non élargissable et conçue pour deux vitesses de référence : 100 km/h jusqu'au PR 43,6 et 120 km/h au-delà.

En **1991**, l'Autoroute A63 a été intégrée dans la **concession ASF**. Son exploitation est assurée par la Direction Régionale Sud Atlantique Pyrénées, implantée à Biarritz.

Le **décret du 7 février 1992**, approuvant la convention de concession du 10 janvier 1992 remplaçant celle du 10 novembre 1975 et ses avenants, **intègre dans la concession l'ensemble des sections d'A63 et d'A64**.

En **juin 1989**, **ACOBA** a adressé à la Direction des Routes un dossier synoptique du nombre de voies de circulation de l'Autoroute A63, avec une **proposition d'aménagements** visant à améliorer la sécurité de circulation et les conditions d'exploitation de l'autoroute.

Par la **Décision Ministérielle du 13 février 1990**, la Direction des Routes a **autorisé la réalisation des aménagements** proposés dans ce dossier synoptique.

Par lettre du **9 septembre 1998**, le Directeur des Routes a demandé à la Société ASF d'étudier l'élargissement de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Jean-de-Luz.

Les résultats de l'étude d'analyse de valeur pour la section Bayonne Sud/ Bayonne Nord ont été présentés début 1999. Les variantes retenues pour la suite des études ont été arrêtées lors de la réunion du 7 novembre 2000. **L'examen de l'opportunité à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Jean-de-Luz a fait l'objet d'études engagées fin 1999 dans un cadre intermodal. Ces études ont intégré la réflexion sur la stratégie d'ensemble des transports transpyrénéens définie par le rapport de l'Ingénieur Général Becker. Le rapport de synthèse de ces études concluant à la nécessité de l'élargissement a été produit fin 2001.**

La **décision ministérielle en date du 20 décembre 2001** a approuvé le principe de la réalisation de l'élargissement à 2 x 3 voies et a validé le dossier de **prise en considération et de qualification de ce projet en tant que projet d'intérêt général au sens des articles L. 121.9, L. 123.14, R. 121.3 et R. 121.4 du Code de l'urbanisme.**

Un **dossier synoptique** du nombre de voies de circulation de l'autoroute A63 **entre Biriadou et Saint-Geours-de-Maremne** a été établi en **juin 2002**. Ce dossier présentait l'état de l'ensemble de l'autoroute A63 entre Biriadou et Saint-Geours-de-Maremne. Il décrivait les aménagements à envisager sur les sections 1 à 6 potentiellement élargissables au regard de l'évolution du trafic à l'horizon 2010 ou pour des motifs qualitatifs.

**Ce dossier synoptique** du nombre de voies de circulation et du dispositif d'échanges de St-Pierre-d'Irube a fait l'objet d'une **approbation par Décision Ministérielle du 16 février 2004.**

**Le dossier Avant-projet de l'élargissement à 2 x 3 voies de l'A63 entre Biriadou et Ondres y compris le nœud, A63/A64 a été approuvé le 18 octobre 2006. L'arrêté interpréfectoral DUP correspondant est intervenu le 19/12/2007.**

Un **dossier synoptique** du nombre de voies sur la section **Ondres /Saint- Geours-de-Maremne**, présentant l'analyse de l'autoroute existante et les principes d'aménagements pour la mise à 2 x 3 voies sur ce tronçon, a été réalisé en **septembre 2011.**

**Le diffuseur d'Ondres (PR 39,3) a été réalisé en 1990** afin d'améliorer la desserte de Tarnos et au-delà du port du Boucau-Tarnos. Cette même année, **les aménagements proposés dans le dossier synoptique de 1989 ont été effectués:**

- élargissement des BAU à 3 m entre Biriadou et Saint-Jean-de-Luz ;
- création de 4 VSR et aménagement des 4 VSVL existantes ;
- création de refuges sur les sections comportant une BAU de 2 m de largeur.

Plus récemment, les travaux suivants ont été réalisés :

- **agrandissement de la barrière pleine voie de Biriadou** sur la plateforme douanière, passée de 13 à 20 voies (travaux terminés en 2009) ;
- **élargissement de la barrière pleine voie de la Négresse** en 2000 (passage de 13 à 20 voies) et extension à 22 voies (travaux terminés en 2011);
- **travaux d'élargissement à 2 x 3 voies de l'A63 entre Biriadou et Ondres** - 1ère phase : sections 4 à 6 entre 2008 et 2012 ;
- aménagement en TPC (descente d'Ondres) R mise en place d'une DBA du début de la section 7 jusqu'au PR 40,6 ;

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- réaménagement du couple des aires de service de Labenne et Saubion ;
- démolition et reconstruction de la barrière de péage en pleine voie de Bénesse-Maremne (passage de 13 à 20 voies, mise en service en été 2011) ;
- basculement des systèmes d'aide à l'exploitation (PMV, bornes d'appel d'urgence, mats radio, stations de comptage) de câble cuivre sur fibre optique réalisé en 2009 sur l'ensemble des sections. Certains aménagements sont en cours ou doivent être réalisés :
- **travaux d'élargissement à 2 x 3 voies de l'A63 entre Biriadou et Ondres - 2e phase : sections 1 à 3 entre 2012 et 2016 ;**
- programme d'amélioration des équipements dynamiques de gestion du trafic.

### **1.1.6 Démographie**

<b>Commune</b>	<b>Nbr. Habitants</b>	<b>Superficie km<sup>2</sup></b>	<b>Densité hab./km<sup>2</sup></b>
Saint-Martin-de-Seignanx	4 929	45,35	109
Ondres	4 753	15,13	311
Labenne	5 105	24,48	209
Capbreton	8 238	21,75	379
Bénesse-Maremne	2 498	18,69	134
Angresse	1 745	7,68	227
Saubion	1 381	7,8	177
Saint-Vincent-de-Tyrosse	7 817	20,98	373
Saint-Geours-de-Maremne	2 376	42,9	55

### **1.1.7 Plan de relance**

Le 9 avril 2015, un communiqué de presse du gouvernement précise que l'accord trouvé avec les sociétés d'autoroutes va permettre 4,2 milliards d'euros d'investissements supplémentaires. 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.

## **1.2. Objet de l'enquête :**

### **1.2.1 Objectif**

La présente enquête unique a pour objet de présenter au public le projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre le diffuseur d'Ondres et le diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne dans le département des Landes, ceci en vue de :

- sa **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**, au titre du Code de l'expropriation ;
- la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme** (Plan Local d'Urbanisme) des communes rencontrées par le projet permettant d'intégrer le projet au sein du projet d'aménagement des communes:
  - o Saint-Martin-de-Seignanx,
  - o Ondres,

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- Labenne,
- Bénesse-Maremne,
- Capbreton,
- Saubion,
- Angresse,
- Saint-Vincent-de-Tyrosse
- Saint-Geours-de-Maremne

A noter que depuis la loi dite ALUR » du 24 mars 2014, l'article L5214-16 du code des collectivités territoriales, précise que « La communauté de communes exerce de plein droit au lieu et place des communes membres, pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire, les compétences relevant de (...) l'aménagement de l'espace pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire ; schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur ; plan local d'urbanisme, document d'urbanisme en tenant lieu et carte communale » ; Par ailleurs, la communauté de communes du Seignanx à laquelle sont rattachées les communes d'Ondres et St Martin de Seignanx stipule dans ses compétences qu'elle « assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des procédures relatives à l'élaboration, la révision, la modification des Plans Locaux d'Urbanisme et des Cartes Communales intéressant les Communes membres » ;

Ce projet d'aménagement entre dans le cadre d'application de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, relatif aux **projets susceptibles d'affecter l'environnement** ; ainsi, comme le prévoit le code de l'expropriation (article L. 110-1), **la présente enquête préalable à la DUP s'est déroulée selon les dispositions du code de l'environnement** (chapitre III, titre II, livre 1er). Ces dispositions permettent d'assurer **l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers** lors de l'élaboration des décisions. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision de déclaration d'utilité publique.

**La Déclaration d'Utilité Publique vaudra déclaration de projet comme le prévoit l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation, et autorisera la réalisation de l'opération.**

**La Déclaration d'Utilité Publique emportera également mise en compatibilité des documents d'urbanisme** selon les dispositions de l'article L. 123-14-2 du Code de l'urbanisme et du L. 122-5 du Code de l'expropriation.

Sont menées simultanément deux autres enquêtes publiques sur ce projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 :

- **l'enquête parcellaire**, au titre des articles L. 131-1 et suivants du Code de l'expropriation. Le projet nécessite des acquisitions de parcelles, qui se réaliseront à l'amiable ou, le cas échéant, par voie d'expropriation. L'enquête parcellaire a pour objet d'identifier les parcelles concernées, ainsi que leurs propriétaires ;
- **l'enquête publique, réalisée dans le cadre de la procédure d'autorisation de police de l'eau** au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

l'environnement. En effet, une déclaration (D) ou une autorisation (A) préfectorale sont nécessaires au titre des rubriques suivantes :

<b>Rubrique</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Déclaration</b>	<b>Autorisation</b>
1.2.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L.214-9 du Code de l'Environnement, prélèvements et installation et ouvrages permettant le prélèvement, y compris par dérivation, dans un cours d'eau, dans sa nappe d'accompagnement ou dans un plan d'eau ou canal alimenté par ce cours d'eau ou cette nappe d'une capacité totale maximale comprise entre 400 et 1000 m <sup>3</sup> /h ou entre 2 et 5 % du débit du cours d'eau ou à défaut, du débit global d'alimentation du canal ou du plan d'eau	<b>D</b>	
1.3.1.0	A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu aux articles L.214-9 du code de l'environnement, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L.211-2 du Code de l'Environnement, ont prévu l'abaissement des seuils. Capacité inférieur ou égale à 8 m <sup>3</sup> /h	<b>D</b>	
2.1.5.0	Rejet des eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha		<b>A</b>
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1. Un obstacle à l'écoulement des crues 2. Un obstacle à la continuité écologique : a. entraînant une différence de niveau supérieur ou égal à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation b. entraînant une différence de niveau supérieur à 20 cm.	<b>D</b>	<b>A</b>  <b>A</b>

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0 ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m		<b>A</b>
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur supérieure ou égale à 100 m		<b>A</b>
3.1.4.0	Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes supérieure ou égale à 20 m, mais inférieure à 200 m	<b>D</b>	
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet. Destruction de plus de 200 m <sup>2</sup> de frayères		<b>A</b>
3.2.3.0	Plans d'eau permanents ou non dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha		<b>A</b>
3.2.4.0	Vidanges de plans d'eau, dont la superficie est supérieure à 0,1 ha, hors opération de chômage des voies navigables, hors piscicultures mentionnées à l'article L.431-6 du code de l'environnement, hors plans d'eau mentionnés à l'article L.431-7 du même code	<b>D</b>	
3.2.5.0	Barrage de retenue ou digue de canaux de classe D	<b>D</b>	
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant supérieure ou égale à 1 ha		<b>A</b>

La **mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne**, comprend **l'élargissement des chaussées par l'extérieur**, incluant notamment des modifications de la plate-forme (TPC, voies, bandes dérasées), et la **reprise des ouvrages et équipements** découlant directement de la mise à 2 x 3 voies de l'infrastructure :

- **aménagement des ouvrages d'arts** avec notamment la déconstruction-reconstruction de certains passages supérieurs (PS) ;

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

La configuration de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne ne permet pas d'élargir la plate-forme par l'intérieur. En effet, la largeur du terre-plein central actuel n'est pas suffisante pour accueillir une voie supplémentaire par sens de circulation.

Selon le maître d'ouvrage, **la croissance du trafic** constatée sur l'autoroute A63 **a été beaucoup plus forte que sur le reste du réseau routier français**. Ainsi, entre 1995 et 1999, le trafic des poids lourds a augmenté de 35 à 45% selon les sections, et celui des véhicules légers de 15 à 25 %, ce qui conduit à une croissance totale, tous types de véhicules confondus, comprise entre 20 et 30 % selon les sections, alors qu'au plan national, la croissance du trafic sur le réseau autoroutier ne dépassait pas 10 % durant cette même période. Cette évolution est due à la forte croissance économique de l'Espagne et du Portugal dans les années précédant la crise, mais aussi à un rééquilibrage des trafics entre la côte méditerranéenne et la côte atlantique.

**Cette croissance s'est tassée en 2008 avec la crise, mais des échanges avec les pays de la péninsule ibérique devraient se poursuivre.** En outre, **les conditions de circulation se sont détériorées sur l'autoroute A63** notamment en période estivale, avec en particulier une croissance d'une part de la longueur cumulée des bouchons, et d'autre part des interventions liées à des accidents. Avec la transformation en autoroute concédée de l'ex RN 10 entre St Geours-de-Maremne et Saugnac-et-Muret d'une part et, d'autre part, de la mise à 2x3 voies de la portion Ondres-Biriatou, le tronçon entre St Geours-de-Maremne et Ondres est la dernière partie de l'A63, hors sorties de Bordeaux, à être encore à 2x2 voies, occasionnant des ralentissements supplémentaires à cette hauteur.

**Selon le maître d'ouvrage, en l'absence d'aménagement, cette évolution du trafic conduit à une dégradation significative des conditions de circulation** qui se traduit par:

- des risques d'accident accrus pour les usagers ;
- une dégradation du niveau de service proposé, avec notamment un rallongement des temps de parcours domicile-travail pour les habitants de la côte basque et une perturbation des flux de transit nationaux et internationaux empruntant l'axe A63
- une dégradation forte du cadre de vie des riverains de l'autoroute, notamment en termes de nuisances sonores.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Cet aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne, selon le maître d'ouvrage, répond donc à la **nécessité d'assurer fluidifier et sécuriser le trafic en supprimant la dernière portion encore à 2x2 voies**

### **1.2.2 Périmètre de l'opération**

Le projet se situe **entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne**, dans le département des Landes en région Aquitaine.

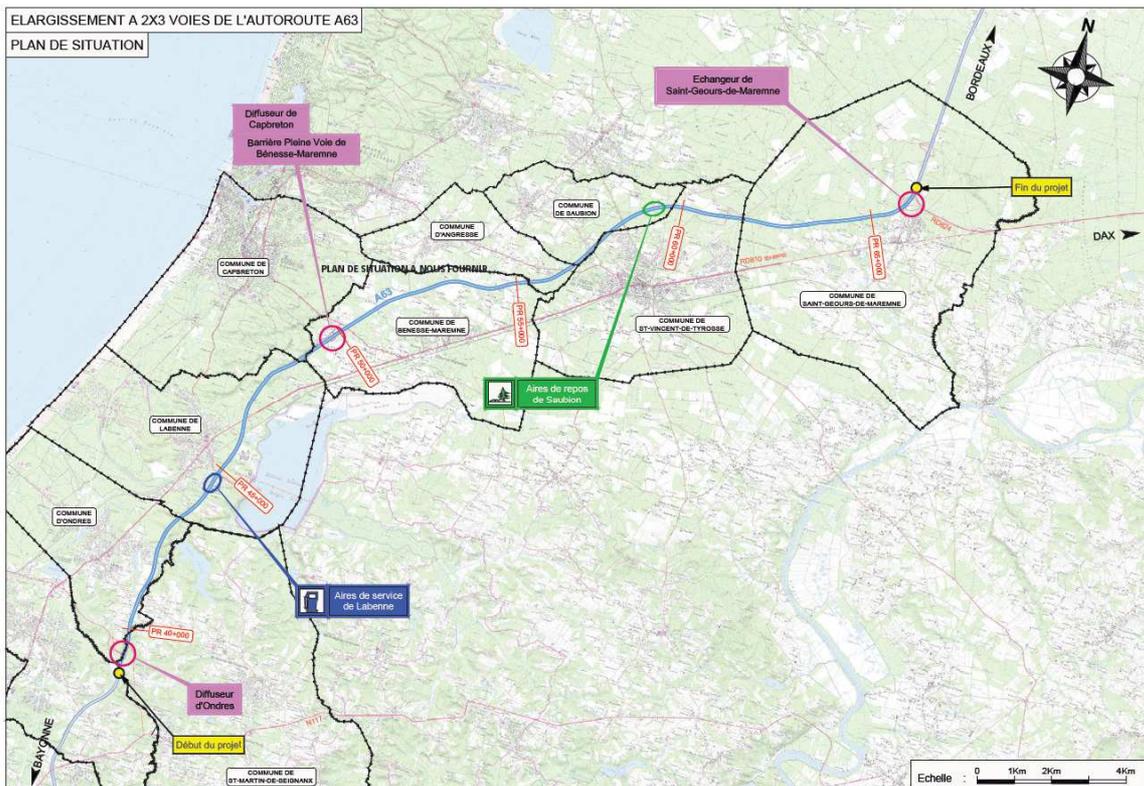
**Le tronçon est délimité au Sud par le diffuseur d'Ondres (PR 39,3) et au Nord par le diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne (PR 66,54) et couvre en totalité les sections 7 et 8 de l'autoroute A63.**

Il concerne les deux sens de circulation sur une longueur d'environ 26,7 km :

- sens Espagne ► France : du PR 39,8 au PR 66,2 ;
- sens France ► Espagne : du PR 38,9 au PR 66,5.

Neuf communes sont concernées, elles se situent toutes dans le département des Landes (40):

- Saint-Martin-de-Seignanx ;
- Ondres ;
- Labenne ;
- Capbreton ;
- Bénesse-Maremne ;
- Angresse ;
- Saubion ;
- Saint-Vincent-de-Tyrosse ;
- Saint-Geours-de-Maremne.



**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Hors celles qui sont déjà en possession de l'état ou d'ASF, le projet propose des **acquisitions de parcelles**, selon les communes :

<b>Commune</b>	<b>Nombre</b>
Saint-Martin-de-Seignanx	2
Ondres	34
Labenne	28
Capbreton	1
Bénesse-Maremne	38
Angresse	11
Saubion	21
Saint-Vincent-de-Tyrosse	17
Saint-Geours-de-Maremne	27

Des **emplacements réservés** se trouvent également tout le long du trajet pour permettre d'éviter, dans un périmètre où doivent être réalisés des équipements publics:

- que les terrains concernés ne soient utilisés de façon incompatible avec leur destination future ;
- que soient autorisées des constructions de nature à compromettre ou rendre plus onéreuse la réalisation de ces équipements.

Si le document d'urbanisme n'en prévoit pas pour le projet, un nouvel emplacement réservé doit être créé et ajouté à la liste des emplacements réservés de la commune.

**Détail par commune des emplacements réservés pièce G - dossier de mise en compatibilité des PLU:**

<b>Commune</b>	<b>Liste des emplacements réservés en p.</b>	<b>Plan de zonage en p.</b>
Saint-Martin-de-Seignanx	57/58	60/63
Ondres	24/27	28/32
Labenne	97/98	100/105
Capbreton	171/173	174/175
Bénesse-Maremne	135/136	138/145
Angresse	235	236/237
Saubion	205	206/209
Saint-Vincent-de-Tyrosse	263/264	266/269
Saint-Geours-de-Maremne	301	302/309

**1.2.3 Demandeur**

Le Maître d'Ouvrage du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 entre le diffuseur d'Ondres (Point Repère PR 38,9) et le diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne (PR 66,5) soumis à l'ensemble des procédures identifiées comme objets de la présente enquête publique est :

**La société Autoroutes du Sud de la France (ASF).**  
**Direction de la Construction et de la Maintenance de l'Infrastructure (DCMI)**  
**Europarc - 22, avenue Léonard de Vinci**  
**33 608 PESSAC Cedex**

Représentée par :

**ASF**

**Direction d'Opérations A63**

**A63 – Échangeur n° 5 Bayonne Sud**

**Route de Cambo – Maignon**

**64 600 ANGLET**

### **1.3. Cadre juridique :**

#### ***1.3.1. Cadre légal et réglementaire***

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

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

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

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

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

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

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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- l'arrêté du 26 juillet 2012 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement.

**Eaux et milieux aquatiques**

- articles L. 214-1 et suivants (relatifs aux activités, installations et usages) ;
- articles R. 214-1 et suivants ;
- la directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 (DCE) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
- la directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
- la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- la directive Inondations 2007/60/CE relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation ;
- la directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau ;
- le décret n° 2012-1268 du 16 novembre 2012 modifiant diverses dispositions relatives à la nomenclature et à la procédure en matière de police de l'eau.

**Paysage**

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

**Protection de la nature**

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

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

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

### **Nuisances sonores**

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

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

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

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

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

- le Code rural ;
- le Code forestier ;

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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

**1.4. Composition détaillée du dossier.**

**1.4.1. Dossier administratif**

- o arrêté n° 2015-243 du 30 avril 2015 = 6 pages (voir en annexe)

**1.4.2. Dossier technique comprenant :**

1.4.2.1 Déclaration d'utilité publique et MECDU

- Guide de lecture et glossaire = 30 pages
- Présentation générale de l'opération = 138 pages
- Etude d'impact, résumé non technique = 42 pages
- Etude d'impact = 462 pages
- Etude d'impact annexes = 376 pages
- Avis de l'autorité environnementale = 14 pages
- Dossiers de mise en compatibilité des PLU = 318 pages+ pièce G10  
PV d'examen conjoint = 4 pages

1.4.2.2 Police de l'eau

- Dossier de police de l'eau Volume 1 = 256 pages
- Dossier de police de l'eau Volume 2 = 286 pages
- Etude d'impact volume 3 = 462 pages et volume 4 = 376 pages
- Avis de l'autorité environnementale = 14 pages

1.4.2.3 Enquêtes parcellaires

Angresse

- o Notice explicative = 2 pages
- o Plan de situation = 1 page
- o Plan parcellaire au 1/2000°
- o Etat parcellaire = 14 pages

Saubion

- o Notice explicative = 2 pages
- o Plan de situation = 1 page
- o 2 plans parcellaire au 1/2000°
- o Etat parcellaire = 28 pages

St-Vincent-de-Tyrosse

- o Notice explicative = 2 pages
- o Plan de situation = 1 page
- o 2 Plans parcellaire au 1/2000°
- o Etat parcellaire = 22 pages

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

St-Martin-de-Seignanx

- Notice explicative = 2 pages
- Plan de situation = 1 page
- Plan parcellaire au 1/2000°
- Etat parcellaire = 3 pages

Ondres

- Notice explicative = 2 pages
- Plan de situation = 1 page
- 2 plans parcellaire au 1/2000°
- Etat parcellaire = 39 pages

Labenne

- Notice explicative = 2 pages
- Plan de situation = 1 page
- 3 plans parcellaire au 1/2000°
- Etat parcellaire = 30 pages

Capbreton

- Notice explicative = 2 pages
- Plan de situation = 1 page
- Plan parcellaire au 1/2000°
- Etat parcellaire = 5 pages

St Geours-de-Maremne

- Notice explicative = 2 pages
- Plan de situation = 1 page
- 3 plans parcellaire au 1/2000°
- Etat parcellaire = 33 pages

Bénésse Maremne

- Notice explicative = 2 pages
- Plan de situation = 1 page
- 4 plans parcellaire au 1/2000°
- Etat parcellaire = 43 pages

**1.5. Nature et caractéristiques du projet**

***1.5.1. Analyse de la partie du dossier relative à la Déclaration d'Utilité Publique :***

1.5.1.1. Présentation générale de l'opération

L'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint- Geours-de-Maremne, selon le maître d'ouvrage, répond à un objectif **d'amélioration l'infrastructure actuelle** pour :

- 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-

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Geours-de-Maremne et Salles (100 km) et en cours plus au sud entre Ondres et la frontière espagnole (40 km) ;

- mettre en œuvre un large programme d'aménagements environnementaux avec :
  - o des protections acoustiques,
  - o des dispositifs de protection de la ressource en eau et de transparence hydraulique,
  - o des aménagements en faveur de la biodiversité et des continuités écologiques.

Il franchit **14 passages supérieurs routiers et 17 passages inférieurs** : 11 ouvrages routiers, 1 ouvrage ferroviaire, 5 ouvrages hydrauliques ;

Il intercepte **1 voie ferroviaire, 11 routes départementales, 3 voies communales et plusieurs chemins ruraux** ;

Il franchit **10 cours d'eau principaux** (rivières, ruisseaux et leurs affluents).

L'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne présente dans sa configuration actuelle un profil en travers à 2 x 2 voies de largeur 3,50 m, avec des bandes d'arrêt d'urgence de 3 m, là où elles sont présentes.

Le terre-plein central présente une largeur variable :

- 2,60 m sur environ 1,5 km depuis l'origine du projet à Ondres ;
- 3,50 m entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne.

De l'origine du projet jusqu'au PR 41,1, l'autoroute présente une forte déclivité. Une Voie Supplémentaire pour Véhicules Lents (VSVL) est implantée dans le sens Espagne ► France : dans ce sens de circulation, le demi-profil en travers comporte une chaussée à 3 voies et une bande dérasée de droite large de 1 m.

**La mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 ne modifie pas les conditions actuelles de rétablissements de communication.** Toutefois, le projet prévoit le déplacement des voies latérales existantes impactées par l'élargissement de l'autoroute.

La mise à 2 x 3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne **nécessite l'acquisition d'emprises supplémentaires** pour réaliser l'ensemble des travaux d'aménagement prévus par l'opération:

- la création d'une troisième voie dans chaque sens de circulation et l'allongement des ouvrages d'art et de transparence hydraulique ;
- la mise en place des dispositifs de collecte, de traitement et de régulation des eaux avant rejet dans le milieu naturel ;
- la mise en place de protections acoustiques en faveur des riverains.

Après la réalisation des travaux, les emprises qui ne sont pas directement concernées par la création de la troisième voie feront l'objet d'une réhabilitation écologique. Les emprises utilisées pour les travaux, mais qui ne sont pas nécessaires par la suite pour l'entretien et l'exploitation des aménagements autoroutiers, seront rétrocédées.

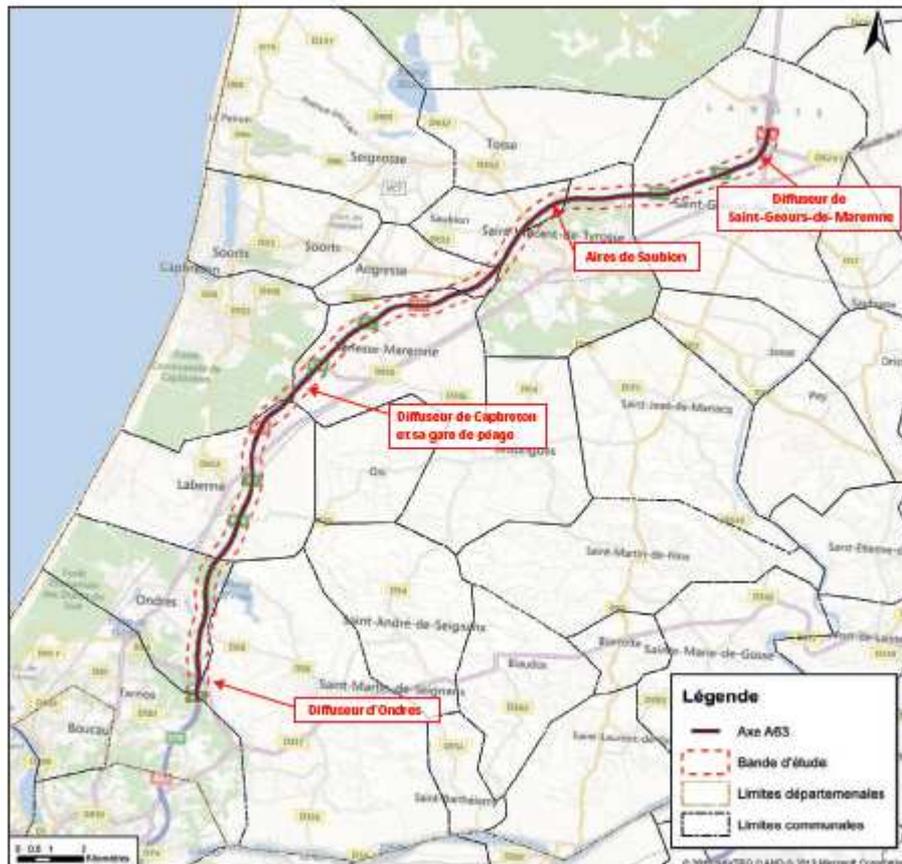
**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Les trois dispositifs d'échanges (diffuseurs d'Ondres, diffuseur de Capbreton et sa gare de péage, diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne) et leurs équipements seront aménagés pour tenir compte de l'augmentation de capacité de l'infrastructure. L'ensemble des réseaux de transport interceptés par l'autoroute sera rétabli.

1.5.1.2. Etude d'impact

1.5.1.2.1. Principes de l'étude

**La bande d'étude retenue** pour le projet s'étend le long de l'autoroute A63 entre les PR 38,9 et 66,5. Elle est centrée sur l'autoroute et présente une **largeur de 300 m de part et d'autre de l'infrastructure**.



Elle peut néanmoins être ajustée en fonction des enjeux environnementaux:

- élargie localement en raison de la connectivité du projet avec des zones situées au-delà des 300 m, mais reliées via un cours d'eau ou un corridor de déplacement d'espèces faunistiques ;
- élargie à une bande de 500 m de part et d'autre de l'autoroute pour l'étude acoustique ;
- élargie à l'échelle régionale pour l'étude paysagère ;
- réduite à une bande de 250 m de part et d'autre de l'autoroute pour les investigations des espèces faunistiques et floristiques.

**L'analyse de l'état initial de l'environnement est réalisée grâce à l'exploitation des inventaires de terrain effectués en 2011 et 2012** (relatifs notamment aux habitats naturels et aux espèces faunistiques et floristiques), **à partir d'un recueil de données bibliographiques et suite aux échanges avec les associations environnementales.**

### **Environnement physique**

Entre Ondres et Angresse, la topographie est marquée par les **alternances de dunes et de dépressions formées par les cours d'eau et les zones humides**, actuels ou anciens. D'Angresse à Saint-Geours-de-Maremne, le passage sur le plateau landais est quant à lui caractérisé par de vastes étendues planes.

### ***Documents de planification***

Le tronçon de l'A63 concerné par le projet d'aménagement est situé intégralement dans le territoire du **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne**. Il a été également concerné par le **Contrat de Rivière « Bourret-Boudigau »** entre 2002 et 2007.

Les derniers kilomètres au Nord du tronçon, à Saint-Geours-de-Maremne (depuis le ruisseau des Hontines), sont classés en Zone de Répartition des Eaux (ZRE).

### ***Eaux superficielles***

Les principaux cours d'eau (rivières et ruisseaux) franchis par l'A63 sont, depuis le diffuseur d'Ondres jusqu'au diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne :

- le ruisseau de Northon (appelé ruisseau de la Palibe 100 m en aval, PR 39.0), l'affluent du ruisseau de la Palibe, franchi par l'autoroute (PR 39.9) puis par les bretelles du diffuseur d'Ondres (PR 39.3), ainsi que le sous-affluent du ruisseau (PR 39,6) ;
- un tributaire de l'étang de Beyres (PR 41,8) ;
- le canal du Boudigau (PR 44,1) ;
- le ruisseau du Moulin de Lamothe (PR 55,1), 3 de ses affluents (PR 51,6, 52,4 et 53,6) ;
- l'affluent du ruisseau du Cousturé (PR 58,7) ;
- le ruisseau des Hontines / ruisseau de Bezincam (PR 63,2) ;
- le ruisseau du Moulin Neuf (PR 65,2).

D'autres cours d'eau non franchis par l'A63 sont néanmoins situés à proximité immédiate. Il s'agit, depuis le diffuseur d'Ondres jusqu'au diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne :

- de l'affluent du canal de ceinture du marais d'Orx / du Boudigau (PR 47,8) - un sous affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe (PR 51,1)
- de l'affluent du ruisseau des Hontines / ruisseau de Bezincam (PR 63,9).

Les lits des cours d'eau sont généralement rectilignes et de faible profondeur (quelques dizaines de centimètres) pour les ruisseaux. Leurs abords sont soit ouverts lorsqu'ils traversent un champ, et plutôt denses avec une ripisylve arbustive et arborée touffue lorsqu'ils traversent des milieux boisés. Les pentes des rives sont souvent fortes, ce qui leur donne un aspect similaire à celui d'un fossé. Aucune de ces rives n'est bétonnée.

### **3 plans d'eau à forts enjeux écologiques et de loisirs**

Le plus important plan d'eau est le marais d'Orx (420 ha, à environ 500 m de l'A63), hors zone d'étude, en amont hydraulique de l'autoroute. Son exutoire est le Boudigau.

À une centaine de mètres de l'A63, sur la commune d'Ondres, sont recensés les étangs d'Yrieu (57 ha,) et de Beyres (6,7 ha).

D'autres plans d'eau moins reconnus d'un point de vue écologique sont également présents à proximité de l'autoroute.

### **Zones humides**

Des zones humides sont présentes aux abords de l'A63 :

- le **ruisseau de Northon**, son affluent et leurs abords ;
- une **prairie de fauche méso-hygrophile atlantique**, sur la commune d'Ondres à l'Est de l'A63 (PR 40,3) ;
- **les étangs de Beyres, d'Yrieu** et leurs abords ;
- le **canal du Boudigau** et ses abords ;
- les zones humides du diffuseur de Capbreton et du lieu-dit Brocq ;
- plusieurs zones dans le secteur des Barthes d'Angresse et aux abords des affluents du ruisseau du moulin de Lamothe et de celui-ci même ;
- la zone humide au droit du plan d'eau situé à proximité de l'affluent du ruisseau du Cousturé ;
- le **ruisseau des Hontines**, ses affluents, le ruisseau du Moulin Neuf, et leurs abords.

Une zone marécageuse associée aux cours d'eau du Nouaou et du Maubecq (affluents du ruisseau du Moulin Lamothe) est traversée par l'A63 sur les communes de Bénesse-Maremne, Angresse et Saubion.

Il s'agit de la zone verte des Barthes d'Angresse et de Monbardon.

### **Eaux souterraines**

**Six principales masses d'eau souterraines de vulnérabilité moyenne à forte sont concernées par le projet.** Ces masses d'eau sont utilisées à des **fins agricoles (forages)**

Les derniers kilomètres étudiés du tronçon au Nord, à Saint-Geours de- Maremne (depuis le ruisseau des Hontines), sont classés en Zone de Répartition des Eaux, par arrêté préfectoral du 21 novembre 2003.

### **Environnement naturel et biologique**

#### **Habitats naturels et les enjeux écologiques associés**

**L'autoroute A63 traverse des habitats naturels** constitués de milieux en grande majorité boisés, avec des formations naturelles de **chênaies mixtes acidiphiles, de dunes boisées ou de plantations de peupliers et de pins**. Ce dernier milieu est très présent dans les trois quarts nord de l'aire d'étude. Les boisements humides sont dominés par la **saulaie marécageuse**.

Des espaces de boisements plus arborés persistent tout de même, avec **l'aulnaie marécageuse** dans les zones d'eau stagnante ou de nappe affleurant, et des **ripisylves de bois durs (aulnaie-frênaie)**, le long des rivières et des ruisseaux principaux.

Des espaces ouverts offrant une vue dégagée sur le lointain, accompagnent également ces **boisements avec des zones de grandes cultures de maïs, ou de blé, et de cultures maraîchères** structurées par des haies arborées de chêne. Dans des faciès pionniers de prairies en cours de colonisation par les landes, les friches et jachères sont associées à ces cultures.

Les plans d'eau et étangs de l'aire d'étude, en particulier les **étangs d'Yrieu et de Beyres**, sont colonisés par des herbiers aquatiques importants (végétation enracinée, flottante ou immergée).

**Deux sites Natura 2000 sont présents à proximité de l'autoroute :**

- la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « **Domaine d'Orx** » provenant de la Directive Oiseaux, située hors de la zone d'étude (à plus de 400 m du projet)
- la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « **Zones humides associées au marais d'Orx** », provenant de la Directive Habitats, intégrant en plus le Boudigau qui est traversé par l'autoroute A63 à l'ouest du marais d'Orx.

**La Réserve Naturelle Nationale du Marais d'Orx** est présente à proximité de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne mais est située hors de la zone d'étude (à plus de 400 m du projet), sur les communes de Labenne, Orx et Saint-André-de-Seignanx.

**L'étang d'Yrieu** est un **espace naturel sensible (ENS)** du département des Landes, sur les communes de Saint-Martin-de-Seignanx et d'Ondres, présentant une surface de 213 ha.

La limite ouest du site d'Yrieu vient jouxter en partie l'A63.

Il est également intégré au site du Conservatoire du littoral « marais d'Orx » qui présente un grand intérêt paysager, géomorphologique et phytogéographique lié à sa situation de contact entre le système très original des dunes paraboliques du Marensin et les collines du Seignanx.

Une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) est présente à proximité du projet : **la ZICO du domaine d'Orx**, marais et boisements associés.

**Une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)** de type II est présente dans la zone d'étude, il s'agit des « **Zones humides associées au marais d'Orx** ».

Ci-dessous Les habitats naturels et enjeux écologiques associés

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Habitat naturel	Localisation	Enjeu écologique
Dune boisée à Chêne liège	Arrières dunes au niveau des étangs de Beyres et d'Yrieu	Majeur
Lande humide atlantique	Espaces humides paratourbeux à proximité des ruisseaux et rivières	Majeur
Végétation enracinée flottante ou immergée des eaux eutrophes	Étangs de Beyres et d'Yrieu	Majeur
Aulnaie marécageuse	Localement entre les étangs de Beyres et d'Yrieu	Fort
Prairie de fauche méso à hygrophile	Localement tout au long du tracé	Fort
Lande humide atlantique (dégradée)	Localement au niveau de plan d'eau	Fort
Aulnaie-Frênaie	Localement entre les étangs de Beyres et d'Yrieu	Modéré
Saulaie marécageuse	Majorité des espaces humides	Modéré
Chênaie mixte acidiphile	Haies autour de prairies sèches ou parcelles cultivées	Faible
Cultures	Localement tout au long du tracé	Aucun
Plantations de peupliers	Quelques linéaires localement	Aucun
Plantations de pins	Majorité des espaces	Aucun
Jachères et friches	Parcelles non cultivées ou chemins agricoles	Aucun
Prairie pâturée	Localement tout au long du tracé	Aucun
Prairie de pâture à jonc	Parties les plus humides des prairies pâturées	Aucun

### **Espèces recensées**

Les inventaires menés dans le cadre du projet ont permis de recenser un grand nombre d'espèces faunistiques et floristiques dans la bande d'étude de 300 m de part et d'autre de l'A63 :

<p>20 espèces de mammifères protégées (dont 4 semi-aquatiques et 14 chiroptères)</p>	 Vison d'Europe	 Loutre d'Europe	 Barbastelle d'Europe
<p>3 espèces de reptiles protégées et une potentialité pour la Cistude d'Europe</p>	 Couleuvre verte et jaune à Houdin	 Lézard vert occidental	 Cistude d'Europe
<p>5 espèces de poissons protégées</p>	 Lamproie marine	<p>18 espèces de mollusques, qui sont non menacées et tolérantes</p>	

### **Fonctionnalités écologiques, trames verte et bleue**

Une partie des habitats présents de part et d'autre de l'A63 joue un rôle de **réservoir de biodiversité** du fait de la présence de boisements de conifères apportant une

fonctionnalité écologique particulière, d'une mosaïque de milieux résultant de l'exploitation forestière du pin maritime et d'un potentiel écologique accru lié à la faible fragmentation du territoire.

**Les sites favorables aux déplacements de la faune**, hors sites liés aux milieux humides, sont les **boisements situés en majeure partie à l'ouest de l'A63**, appartenant à la vaste zone forestière des Landes de Gascogne, présents le long du tracé entre Bénesse-Maremne et Saint-Geours-de-Maremne.

Concernant **l'avifaune**, l'A63 se situe sur les axes de migration d'intérêt suprarégional suivants : le couloir continental de migration des grues cendrées, du milan royal, du pigeon ramier... et le couloir littoral atlantique de migration des échassiers, des oies, des rapaces, des passereaux.

**La Vallée de la Palibe, le canal du Boudigau, le ruisseau du Moulin de Lamothe et le complexe aquatique liés au marais d'Orx et aux étangs d'Yrieu et de Beyres, font partie de la trame bleue, de même que les zones humides au sein de l'aire d'étude du projet. Toutes ces zones sont situées dans le couloir atlantique de migration des oiseaux.**

1.5.1.2.2 Effets du projet et mesures engagées du MOA pour « éviter, réduire, compenser » (ERC)

1.5.1.2.2.1 Phase Chantier

### **Sol et sous-sol**

#### ***Gestion des matériaux***

La réalisation de l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne nécessitera la **réalisation de terrassements de déblais et de remblais**, en lien avec le profil actuel de l'A63. La réalisation de ces terrassements nécessitera, des mouvements de matériaux :

- pour les secteurs où le projet est au-dessous du terrain naturel, les matériaux seront extraits : la partie de ces matériaux ne pouvant être réutilisée sera mise en dépôt et servira notamment à constituer les merlons acoustiques ;
- pour les secteurs où le projet est au-dessus du terrain naturel, des remblais seront mis en œuvre en utilisant des matériaux issus des zones de déblais ou d'apports extérieurs (carrière principalement).

	<b>Total</b>	<b>Réutilisés</b>	<b>Dépôt</b>	<b>Apport</b>
DEBLAIS	570 000	445 000	125 000	
REMBLAIS	708 000	445 000		263 000

#### ***Mesures***

Selon le maître d'ouvrage, les mesures suivantes seront mises en œuvre pour assurer la préservation du sol :

- favoriser le recours à des carrières existantes ;
- éviter dans la mesure du possible l'utilisation de matériaux nobles pour la réalisation des remblais courants.

Le recours à des sites d'emprunt ou de carrières existantes en exploitation se fera en recherchant la proximité aux zones de fort besoin, afin de minimiser les transports de matériaux. Si l'ouverture de nouveaux sites s'avère nécessaire, leur mise en œuvre, leur exploitation et leur remise en état seront effectuées conformément à la réglementation en vigueur.

**Les éventuels dépôts seront proscrits dans les zones d'intérêt écologique :** abords des cours d'eau, zones humides, Espace Naturels Sensibles, à proximité de stations d'espèces floristiques ou d'habitats remarquables...

Dans le cas d'une restitution de ces dépôts à l'activité agricole ou forestière, leur réaménagement sera réalisé par le maître d'ouvrage, pour que les terrains ayant été occupés temporairement retrouvent leurs potentialités initiales.

Les dépôts seront intégrés au projet d'aménagement paysager pour l'insertion du projet dans son environnement : merlons paysagers pour la protection des riverains par exemple.

### ***Risques liés aux sols et leur incidence***

La conception technique de l'aménagement de l'autoroute prend en compte les contraintes liées à la stabilité des sols. Selon le maître d'ouvrage, cette conception veille à la préservation de la stabilité des déblais et remblais concernés par l'aménagement.

De plus, les formations géologiques présentes sur la zone d'étude présentent un taux de réemploi des matériaux qui, selon le maître d'ouvrage, devrait limiter les volumes à placer en dépôt.

### ***Mesures***

Dans les zones de tassements potentiels des sols, des terrassements de pré-chargements seront réalisés avant la mise en œuvre des terrassements définitifs. Ils permettront de stabiliser les sols.

Des purges de matériaux avant construction, des renforcements de talus et des aménagements pour limiter l'érosion seront réalisés dans les secteurs nécessitant des dispositions particulières. Ces mesures seront précisées lors des études de détail par le maître d'ouvrage.

### ***Eaux superficielles et souterraines***

Vis-à-vis des eaux superficielles et souterraines, les impacts potentiels sont les suivants:

- risque d'atteinte à la qualité des eaux (rejets directs d'eaux de lavage, d'eaux usées, mauvaise gestion des déchets, produits polluants, fuites d'engins...)
- risque de perturbation du milieu aquatique lors de la construction des ouvrages de franchissement et de l'aménagement des cours d'eau ;
- risque de perturbation des écoulements.
- Les secteurs les plus sensibles correspondent aux traversées de périmètres de captage pour l'alimentation en eau potable et de zones humides.

### **Mesures**

Les mesures de protection des eaux mises en œuvre, selon le maître d'ouvrage, consisteront notamment à :

- interdire les installations de chantier à risque dans les zones sensibles (cours d'eau, zone d'infiltration vers les nappes) ;
- limiter l'emprise du chantier et la circulation des engins aux abords du cours d'eau ;
- mettre en place un assainissement provisoire pour la collecte et le traitement des eaux de ruissellement du chantier ;
- prévoir l'arrosage des pistes en période sèche ;
- prévoir des kits de dépollution placés dans les véhicules de chantier ;
- mettre en place un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en phase chantier.

### **Milieus naturels**

Vis-à-vis des milieux naturels, les impacts sont principalement liés aux atteintes à l'eau et aux milieux humides, et au dégagement des emprises chantier susceptibles de porter atteinte à des stations d'espèces végétales protégées, ou des habitats d'espèces animales.

### **Mesures**

Afin d'éviter tout impact permanent sur le milieu naturel (atteinte à des stations botaniques par exemple), les stations écologiques, selon le maître d'ouvrage, seront piquetées, clôturées (clôture herbagère, rubalise) et signalées avant le début des travaux.

**Sur certains sites à enjeux écologiques, en fonction des espèces présentes, selon le maître d'ouvrage, les travaux seront organisés de manière à tenir compte des périodes sensibles de l'année (reproduction, nidification, migration...).**

Des suivis des populations animales et végétales remarquables présentes sur les sites rencontrés seront réalisés pendant puis après les travaux afin de s'assurer de l'efficacité des mesures mises en œuvre.

### **Périmètres réglementés**

#### **Espaces Naturels Sensibles (ENS)**

Le projet présente un effet d'emprise sur l'ENS de l'étang d'Yrieu, mais, selon le maître d'ouvrage, celle-ci ne porte pas atteinte, de manière significative, au fonctionnement et aux objectifs de cet espace.

### **Mesures**

**Les emprises seront limitées au strict nécessaire, selon le maître d'ouvrage, pour les besoins des travaux.** Les effets sur ces espaces gérés pour leur mise en valeur feront l'objet de mesures compensatoires, établies en concertation avec leurs gestionnaires.

### **Habitats et flore**

**Cinq stations d'espèces floristiques protégées et/ou rares, hors espèces liées à l'eau, présentent un risque d'altération du fait de leur situation en bord d'autoroute actuelle.** Une station risque d'être directement impactée par les travaux au niveau de l'affluent du ruisseau des Hontines.

Il existe également des risques indirects liés à la prolifération des espèces invasives suite aux travaux.

#### **Mesures**

Les habitats et espèces floristiques bénéficieront d'une protection contre la pollution accidentelle et la pollution chronique grâce à la mise en place d'un réseau d'assainissement et de traitement des eaux de la plate-forme. Les talus seront ensemencés afin d'éviter la prolifération des plantes invasives. Les milieux à enjeux impactés feront l'objet de mesures de compensation, dont la mise en œuvre sera concertée avec les différents organismes concernés (services de l'État, associations de protection de la nature, etc.).

### **Les activités agricoles et sylvicoles**

**Des emprises temporaires pourront être nécessaires au-delà des emprises définitives,** pour dégager notamment des zones de stockage de matériaux ou des installations temporaires.

#### **Mesures**

Les préconisations appliquées au chantier se traduiront en termes de gestion des emprises, de maintien des activités, des réseaux agricoles (irrigation) et de limitation des émissions de poussières.

**Les emprises temporaires seront évitées au droit des espaces agricoles et sylvicoles sensibles,** selon le maître d'ouvrage.

### **Infrastructures de transport et les réseaux**

Les travaux à proximité de milieux bâtis auront des effets en termes de **circulations et d'organisation du territoire** : coupure temporaire d'axes de déplacements, perturbation des accès, propreté des voiries, coupure des réseaux d'électricité, d'eau...

#### **Mesures**

Les rétablissements de voiries et de réseaux divers seront réalisés le plus tôt possible, selon le maître d'ouvrage. Ils feront l'objet de communications auprès des riverains en cas de coupures temporaires.

**Des déviations seront mises en place si nécessaire et les accès aux parcelles seront maintenus.** La propreté des voiries sera assurée pendant les travaux. **Les travaux de nuit et durant les week-ends seront limités à des opérations spécifiques. Les travaux en période estivale concerneront des aménagements particuliers.**

La mise en œuvre d'une signalisation appropriée sera appliquée dans le cas où les itinéraires d'accès au chantier viennent perturber l'accès aux équipements de loisirs, cela concernera également les circuits de randonnée et de VTT.

### **Cadre de vie et la santé**

Les travaux seront organisés en ateliers mobiles qui généreront des nuisances sonores spécifiques. Ces nuisances seront donc différentes en fonction de la position du chantier et de la nature des travaux.

**Aucun bâti sensible n'est présent à proximité de l'A63.**

### **Mesures**

Les travaux de nuit rendus nécessaires dans le cadre de l'aménagement de l'A63 seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur, notamment vis-à-vis du respect du cadre de vie des riverains, qui seront avertis au préalable.

### **La qualité de l'air**

Elle pourra être plus particulièrement affectée lors des **opérations de terrassement**, du fait de la circulation des engins sur les pistes ou à l'occasion de l'épandage de liant hydraulique (chaux par exemple) lors du traitement des matériaux à forte teneur en eau.

### **Mesures**

Pour limiter les envols de poussières, selon le maître d'ouvrage, **les entreprises s'attacheront** à :

- arroser les pistes, notamment par vent fort et temps sec ;
- éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort ;
- limiter la vitesse à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière.

Pour limiter les envols de chaux, il est prévu :

- de ne pas épandre de chaux par vent supérieur à 50 km/h ;
- d'éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort ;
- de ne pas circuler sur des surfaces venant d'être traitées ;
- d'assurer l'étanchéité des épandeurs, afin d'éviter toute fuite lors du transport des produits.

Concernant la pollution atmosphérique liée aux véhicules qui circuleront sur le chantier, le trafic restera limité. Ces circulations ne présentent pas de risques pour la santé des riverains.

### **Gestion des déchets**

La phase chantier est **génératrice de déchets de tous types dans des secteurs** actuellement préservés de tout dépôt de détrit. La majorité des déchets issus du chantier proviendront des phases ou des activités suivantes:

- dégagement des emprises : déchets de démolition (gravats, ferrailles...) et déchets verts ;

- terrassements, ouvrages d'art, installations de chantier : déchets inertes, déchets industriels banals, déchets industriels spéciaux.

### **Mesures**

Selon le maître d'ouvrage, **les entreprises établiront un Schéma d'Élimination des Déchets** qui :

- identifiera l'ensemble des déchets susceptibles d'être produits par les divers travaux, installations et activités ;
- indiquera précisément le dispositif de collecte des déchets mis en place sur le chantier ainsi que le type de conditionnement ;
- précisera les processus d'élimination à mettre en œuvre. Le brûlage à l'air libre sera interdit, quel que soit le type de déchet concerné.

### **Les loisirs et le tourisme**

S'agissant de travaux sur une autoroute existante, les nuisances se concentrent principalement lors de la phase travaux par la gêne directe ou indirecte qu'ils occasionnent.

Les travaux d'aménagement de l'A63 sont susceptibles de créer des perturbations de circulation sur les circuits de randonnée et VTT, mais également d'accès aux activités telles que le motocross ou le parc zoologique de la Pinède des Singes.

### **Mesures**

Selon le maître d'ouvrage, les emprises au droit du site de Motocross seront réduites aux stricts minimums.

### **Patrimoine archéologique**

La base de données de l'INRAP et du SRA **ne recense pas de site archéologique à proximité de l'autoroute A63.**

Selon le maître d'ouvrage, l'aménagement à 2 x 3 voies présente des **incidences faibles**, selon le maître d'ouvrage, sur l'archéologie, car :

- en déblai, l'assiette actuelle des terrassements est le plus souvent conservée ;
- dans les zones où l'aménagement nécessite des terrassements complémentaires, qu'ils soient en déblais ou en remblais, les emprises sont à proximité immédiate du tracé existant, dans des terrains qui ont déjà été perturbés lors de la construction de l'A63 à 2 x 2 voies.

### **Mesures**

Le projet d'aménagement de l'autoroute A63 est **susceptible de faire l'objet d'un diagnostic archéologique** ayant pour objectif de caractériser la nature, la fonction, l'étendue et le degré de conservation des vestiges éventuellement présents afin de déterminer les prescriptions de préservation à prévoir.

**Une campagne d'archéologie préventive vise à faire une première vérification de l'absence de ces vestiges avant le début des travaux.**

**Toute découverte fortuite dans le cadre du chantier sera signalée au Préfet des Landes.**

### **Patrimoine historique**

Sur la section entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne, l'autoroute A63 n'a aucune emprise sur le périmètre de protection d'un monument historique ou d'un site historique protégé.

### **Paysage**

Une infrastructure de transport peut créer un **impact sur les unités paysagères traversées** (rupture de continuité) et l'urbanisation de certaines zones naturelles :

- destruction de différents types de végétation représentatifs d'une séquence paysagère ;
- destruction de différents types de végétation cachant la vue de bâtiments industriels, limitant la covisibilité avec des habitations ;
- disparition de l'alternance des milieux ouverts et fermés.

Le projet traverse sur une majeure partie un site inscrit : « étangs landais Sud » qui correspond à des espaces qui subissent des pressions fortes de l'urbanisation. L'autoroute A63 est notamment située à moins de 400 m des étangs de Beyres et d'Yrieu.

### **Mesures**

Les principales **mesures d'insertion paysagère** du projet sont les suivantes:

- plantations d'espèces locales ;
- respect de la continuité des plantations avec le milieu naturel environnant ;
- traitement des covisibilités avec les habitations situées le long de l'autoroute ;
- traitement des talus ;
- traitement des diffuseurs.

**L'insertion du projet dans le site inscrit fait par ailleurs l'objet d'une procédure administrative spécifique.**

#### 1.5.1.2.2.2. Phase d'exploitation

### **Eaux superficielles**

La portion d'autoroute concernée par le projet a été mise en service avant les dispositions imposées par la loi sur l'eau de 1986 et, pourtant, ne dispose **actuellement d'aucun système de récupération et de traitement des eaux** à l'exception des aires de services. Les eaux de ruissellement s'écoulent donc directement dans le milieu naturel.

L'aménagement à 2 x 3 voies permettra de mettre en œuvre, selon le maître d'ouvrage, un programme d'amélioration de la gestion des eaux superficielles à la fois sur les écoulements (effets quantitatifs) et sur la qualité des eaux (effets qualitatifs).

### **Qualité et conséquences sur les usages de l'eau**

Les risques d'atteinte à la qualité des eaux sont liés à la **pollution d'origine routière**, due notamment :

- à l'émission de particules par les véhicules empruntant l'A63 ;
- au risque d'accident de circulation, le taux important de poids lourds empruntant cette section de l'A63 accentue ce risque ;

- à l'utilisation de produits chimiques pour le désherbage (maîtrise de la végétation).

Ces risques peuvent concerner tous les cours d'eau interceptés par le projet et leurs incidences peuvent varier en fonction des usages de l'eau :

- utilisation pour l'irrigation ;
- utilisation par la faune et la flore, de la majeure partie des eaux superficielles (cours d'eaux, plans d'eau).

**S'agissant d'une infrastructure existante, selon le maître d'ouvrage, les risques et effets sur la qualité des eaux sont présents en situation actuelle ; ils ne sont donc pas directement générés par le projet.**

#### ***L'écoulement des eaux***

La réalisation de l'élargissement de l'autoroute peut perturber l'écoulement des eaux superficielles :

- au niveau des vallées et talwegs franchis par l'A63 ;
- au niveau des cours d'eau situés à proximité des talus de l'autoroute actuelle.

#### ***Mesures***

**Un dispositif d'assainissement et de traitement des eaux de la plateforme sera mis en place afin de réduire fortement les risques de pollution accidentelle, chronique et saisonnière.** De plus, les dispositifs de traitement et d'écrêtement réguleront les volumes et la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel.

Selon le maître d'ouvrage, **ces mesures amélioreront les caractéristiques quantitatives et qualitatives de rejet des eaux pluviales en provenance de l'autoroute par rapport à la situation existante.**

**Les ouvrages hydrauliques existants sous l'A63 seront conservés et allongés** sans remise en cause de leur fonctionnalité. En cas d'insuffisance constatée en situation actuelle, selon le maître d'ouvrage, les ouvrages seront complétés afin d'assurer la transparence hydraulique. Dans les secteurs où l'autoroute existante constitue un obstacle à la transparence hydraulique, de nouveaux ouvrages hydrauliques seront créés.

**Des dérivations définitives seront notamment réalisées sur 2 cours d'eau: l'affluent du ruisseau de la Palibe et l'affluent du ruisseau des Hontines,** sans franchissement par l'autoroute. Les longueurs de dérivation seront réduites au minimum et les lits reconstitués seront dimensionnés pour préserver/améliorer les caractéristiques hydrauliques et écologiques des cours d'eau dérivés, selon le maître d'ouvrage.

#### ***Protéger la ressource en eau***

Une vingtaine<sup>1</sup> de bassins récupéreront les eaux issues des chaussées ouvrages multi fonctions, répartis tous les km environ de chaque côté de l'autoroute, ils ont des fonctions écrêteurs d'orages, décanteurs, déshuileurs et confineurs.

<sup>1</sup> 20 bassins multifonctions et deux fossés subhorizontaux enherbés

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Type	Nombre	Sens		Niveau de protection du milieu récepteur		Surface à écrêter	
		1	2	FORT	MOYEN	Surface active (ha)	Longueur (mL)
Bassin multifonctions	20	10	10	13	7	1 165,54	26 890
Fossé Subhorizontal Enherbé	2	0	2	0	2	3,12	1 550



### **Eaux souterraines**

#### ***Qualité et conséquences sur les usages de l'eau***

Les eaux souterraines pouvant être impactées par le projet correspondent à des **nappes d'eau situées à faible profondeur et dans des sols perméables**. Selon le maître d'ouvrage, leur sensibilité est ainsi comparable à celle des eaux superficielles.

#### ***L'écoulement des eaux***

S'agissant de l'aménagement d'une **infrastructure existante, les risques d'impact sur l'écoulement des eaux souterraines sont limités**. La création d'une troisième voie de part et d'autre de la plateforme existante nécessite un élargissement limité des déblais et remblais actuels, **sans impact significatif, selon le maître d'ouvrage, sur les niveaux des nappes phréatiques ni sur les circulations d'eaux souterraines**.

### **Risques naturels**

Le projet traverse des zones de sismicité faible à modérée. **Le risque sismique est pris en compte dans la réalisation des études de projet**.

Le risque incendie est lié au comportement des clients de l'A63 qui peuvent à titre d'exemple jeter négligemment une cigarette sur les bas-côtés. Il peut également être provoqué par un accident de véhicules.

**Selon le maître d'ouvrage, le projet n'aggrave pas le risque d'incendie tel qu'il est présent à l'heure actuelle.**

### **Mesures**

Pour limiter l'expansion d'un feu jusqu'aux forêts avoisinantes, les abords de l'autoroute **sont débroussaillés régulièrement** dans le but d'arrêter un début d'incendie.

Les pistes DFCI (Défense de la Forêt Contre les Incendies) franchissant ou longeant l'autoroute seront rétablies en concertation avec les services concernés.

Si les secteurs boisés traversés par le projet font l'objet d'aménagements paysagers, selon le maître d'ouvrage, ces derniers prendront en compte ce risque incendie : choix d'essences adaptées, facilitation de l'entretien des côtés, etc.

L'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 sur la section Ondres – Saint-Geours-de-Maremne permet de **mettre en œuvre, selon le maître d'ouvrage, un programme d'amélioration de la transparence faunistique et de la biodiversité.**

### **Périmètres réglementés**

#### **Sites du réseau Natura 2000**

Selon le maître d'ouvrage, l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 ne porte pas atteinte de manière significative à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire des sites Natura 2000 « Zones humides associées au marais d'Orx » et « Domaine d'Orx ».

### **Mesures**

Les mesures générales prises pour la protection des autres habitats et des espèces remarquables bénéficieront aux espèces d'intérêt communautaire.

#### **Espaces Naturels Sensibles (ENS)**

Le projet présente un effet d'emprise sur l'ENS de l'étang d'Yrieu, mais, selon le maître d'ouvrage, celle-ci ne porte pas atteinte, de manière significative, au fonctionnement et aux objectifs de cet espace.

### **Mesures**

**Les emprises seront limitées au strict nécessaire, selon le maître d'ouvrage, pour les besoins des travaux.** Les effets sur ces espaces gérés pour leur mise en valeur feront l'objet de mesures compensatoires, établies en concertation avec leurs gestionnaires.

#### **Site du Conservatoire du littoral**

Le projet prévoit des aménagements spécifiques visant à limiter les emprises dans cette zone sensible. Ces aménagements permettent, selon le maître d'ouvrage, d'éviter l'impact sur le site du conservatoire du littoral.

### **Habitats naturels, la faune et la flore**

#### **Emprise sur les habitats naturels**

L'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 aura une incidence sur les milieux situés de part et d'autre de l'infrastructure. Les effets les plus significatifs concernent les milieux

présentant une bonne qualité écologique et pouvant être directement impactés par les emprises du projet.

### **Mesures**

Les mesures suivantes seront mises en œuvre, selon le maître d'ouvrage :

- évitement de certains habitats à enjeux majeurs (lande humide atlantique)
- optimisation des emprises au droit des zones sensibles pour réduire les impacts sur habitats naturels ;
- au niveau des cours d'eau :
  - réaménagement écologique des dérivations définitives,
  - création des ripisylves avec les essences autochtones locales,
  - dépôt des prélèvements éventuels de substrat en aval immédiat des ouvrages hydrauliques,
  - création du milieu à l'état initial (fraction granulométrique, pente et hauteur d'eau identiques) ou amélioration de celui-ci;
- compensation des zones humides impactées ;
- compensation des emprises sur des habitats d'espèces remarquables et des emprises sur des stations d'espèces végétales protégées ;
- création de zones de fraysère.

### **La faune**

Les effets sur la faune sont variés :

- effet d'emprises sur des habitats favorables ;
- altération d'habitats favorables par pollution ;
- altération d'habitats favorables aux abords de l'autoroute par artificialisation des milieux ;
- cloisonnement d'habitats favorables et/ou des populations ;
- collisions routières ;
- perturbation des axes de déplacement, notamment par les rallongements de la distance de franchissement de l'autoroute élargie.

### **Mesures**

En complément des mesures mises en œuvre en faveur des habitats naturels:

- mise en place d'un réseau d'assainissement et de traitement des eaux de la plateforme ;
- aménagement de certains ouvrages de franchissement des cours d'eau (banquettes, buses sèches, rugosité, déflecteurs, micro-seuils, suppression de seuils hydrauliques infranchissables pour la faune piscicole) pour préserver et améliorer la continuité écologique des différentes espèces ;
- aménagements paysagers aux abords de l'autoroute pour améliorer le franchissement de celle-ci, ou pour limiter l'attractivité des à-côtés et les risques de collisions, pour l'avifaune et les chiroptères, aménagements spécifiques des abords des ouvrages de franchissement par la faune ;
- création d'abris types hibernaculums ;
- mise en place de clôtures adaptées aux espèces concernées.

**Ces travaux d'aménagement de l'autoroute constituent une amélioration de la situation existante, selon le maître d'ouvrage.**

**Des mesures de compensation des impacts sur les habitats et/ou les espèces protégées seront mises en place : récréation d'espaces favorables aux espèces concernées et gestion de ces espaces concertée avec les services de l'État et les parties prenantes locales.**

L'ensemble de ces mesures sera complété par des mesures de suivi du chantier : suivi des mesures de protection des milieux et suivi physicochimique et hydrobiologique sur les principaux cours d'eau impactés par le projet.

Le suivi piscicole s'effectuera après la phase travaux en prospectant les frayères situées au niveau de l'emprise du projet et en aval immédiat. Il permettra d'évaluer le potentiel de régénération du cours d'eau, c'est-à-dire sa capacité à retrouver son état initial.

### ***Les habitats et la flore***

Le projet ne créant pas de modification significative des écoulements actuels des eaux superficielles et souterraines, selon le maître d'ouvrage, le risque d'altération des habitats et des milieux aquatiques de ce type est fortement limité.

**L'effet indirect du projet sur les espèces floristiques est lié aux risques de pollution en phase d'exploitation** ; ces risques sont fortement réduits par la mise en place de réseaux de collecte et de traitement des eaux de la plate-forme autoroutière.

Il existe également des risques indirects liés à la prolifération des espèces invasives suite aux travaux.

### ***Mesures***

Les habitats et espèces floristiques bénéficieront d'une protection contre la pollution accidentelle et la pollution chronique grâce à la mise en place d'un réseau d'assainissement et de traitement des eaux de la plate-forme. Les talus seront ensemencés afin d'éviter la prolifération des plantes invasives. Les milieux à enjeux impactés feront l'objet de mesures de compensation, dont la mise en œuvre sera concertée avec les différents organismes concernés (services de l'État, associations de protection de la nature, etc.).

### ***Les documents d'urbanisme en vigueur***

Les documents d'urbanisme communaux (Plans d'Occupation des Sols, Plans Locaux d'Urbanisme) et les Schémas de Cohérence Territoriale ont pour objectif essentiel de garantir une organisation rationnelle et équilibrée de l'espace, chacun à leur échelle.

Lorsque ces documents ne prévoient pas ou ne permettent pas la réalisation d'un projet, la loi permet de les modifier dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet concerné.

### ***Mesures***

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés par le projet consiste principalement si besoin en :

- la modification du règlement et du plan de zonage du document concerné ;
- la création d'un emplacement réservé dédié à la réalisation du projet ;
- le déclassement des espaces boisés classés éventuellement concernés

### **L'activité économique**

Le projet s'insérant dans un territoire principalement agricole, sylvicole et naturel, les impacts sur les activités économiques telles que les industries et les commerces resteraient limités.

Deux zones d'activité (ZAC) futures se situent au droit de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne :

- à Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx ;
- à Bénesse-Maremne.

Le projet présente des effets d'emprise sur les ZAC, mais cet empiètement est limité, selon le maître d'ouvrage, du fait de l'existence de l'autoroute et minime par rapport aux surfaces totales dédiées à ces zones.

### **Mesures**

Les activités concernées bénéficieront de mesures adaptées au niveau d'impact: adaptation de leurs installations, acquisitions foncières, insertion paysagère et maintien des dessertes fonctionnelles.

### **Activités agricoles et sylvicoles**

Les effets potentiels sur les activités agricoles et sylvicoles sont :

- un **effet d'emprise** : consommation d'espaces exploités (nécessité d'acquisition de terrains agricoles et boisés) ;
- un **effet de coupure** : interruption des cheminements agricoles ou sylvicoles et des réseaux hydrauliques de drainage et des systèmes d'irrigation.
- En principe, le projet ne devrait **pas créer d'effets de lisières** supplémentaires

**Il faut noter que le conseil départemental a décidé de ne pas lancer de procédure d'aménagement foncier pour ce projet.**

### **Mesures**

En cas d'impact sur une exploitation agricole ou sylvicole, des **procédures d'indemnisation** seront mises en place, selon le maître d'ouvrage.

Les **réseaux d'irrigation et de drainage seront rétablis** de manière à offrir une fonctionnalité identique à la situation avant travaux.

Une **étude détaillée des modalités de maintien ou de déplacement des réseaux sera effectuée par le maître d'ouvrage, en concertation avec les organismes gestionnaires.**

Tous les **cheminements agricoles ou sylvicoles seront rétablis** en concertation avec les acteurs concernés.

### Les infrastructures de transport et les réseaux

Le projet prévoit le **rétablissement de toutes les voies impactées** par l'aménagement. Il n'y a **pas d'impact significatif sur les infrastructures de transport**, selon le maître d'ouvrage.

#### **Mesures**

Le **rétablissement des communications intègre l'aménagement de fonctionnalités liées aux modes doux** sur les voies transversales concernées par les itinéraires du schéma directeur des liaisons douces » de la communauté de communes Marenne Adour Côte Sud (MACS). **Ces aménagements constituent une amélioration de la situation existante, selon le maître d'ouvrage.**

L'interception de réseaux d'eau, d'électricité, de télécommunication ou de gaz fera l'objet :

- soit d'un dévoiement ou d'un déplacement du réseau ;
- soit d'une préservation de ce réseau (réalisation des terrassements sur un réseau enfoui...) ;
- soit d'une intégration à la structure d'un ouvrage d'art ;
- ou ne fera pas l'objet d'aménagement, s'il n'est pas impacté.

### Cadre de vie et la santé

#### **Effets et mesures liés aux nuisances acoustiques**

**Actuellement, les riverains ne sont protégés des nuisances sonores par aucun système de protection** ou d'atténuation du bruit. Certains riverains ont procédé d'eux-mêmes à une isolation des ouvrants.

L'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Marenne permettra de mettre en œuvre, selon le maître d'ouvrage, un programme **d'amélioration de la protection des riverains vis-à-vis des nuisances sonores.**

Dans ce cadre **le maître d'ouvrage dit vouloir appliquer une politique volontariste consistant à :**

- considérer d'emblée que l'aménagement entraîne une modification significative des niveaux de bruit sur toute la section étudiée ;
- englober dans cette approche la **résorption des points noirs de bruit** ;
- considérer que l'ambiance sonore initiale est « modérée » pour l'ensemble des bâtis.

#### **Ambiance sonore principalement modérée**

Selon le maître d'ouvrage, les mesures de bruit réalisées *in situ* et les études visant à caractériser l'état initial acoustique ont permis d'apprécier l'ambiance sonore de la zone d'étude en situation actuelle. Elles auraient montré que **la majorité des bâtis est exposée à des niveaux de bruit inférieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit**, ce qui caractérise **une zone d'ambiance sonore modérée de jour comme de nuit. Une trentaine de bâtis** ou groupe de bâtis font exception, ceux-ci étant situés en **zone d'ambiance sonore non modérée de jour et/ou de nuit.**

### Mesures

Des **protections acoustiques** seront mises en œuvre pour assurer la protection des riverains de l'autoroute :

- plus de 5 km de **merlons acoustiques** ;
- plus de 10 km **d'écrans acoustiques** ;
- des isolations de façades.

Un **revêtement de chaussée plus silencieux** que le revêtement actuel de l'autoroute sera mis en œuvre, apportant ainsi un gain acoustique sur l'ensemble de la section entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne. Toutefois, ce revêtement ne sera pas utilisé à hauteur de la barrière de péage de Bénesse-Maremme. Le maître d'ouvrage estime en effet que les sollicitations particulières de la circulation à cet endroit (freinage, accélérations) entraîneraient une détérioration trop rapide du revêtement.



Figure 9 : Effet du merlon acoustique en bordure de voie (Intégraparc:AVF Ingénierie)

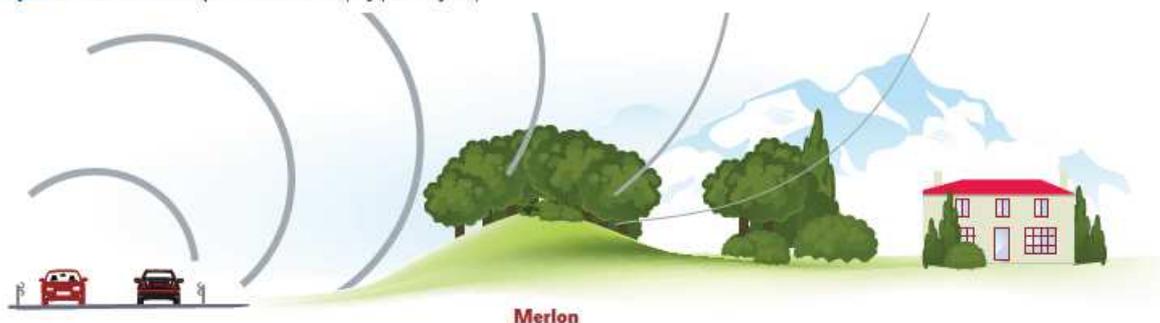
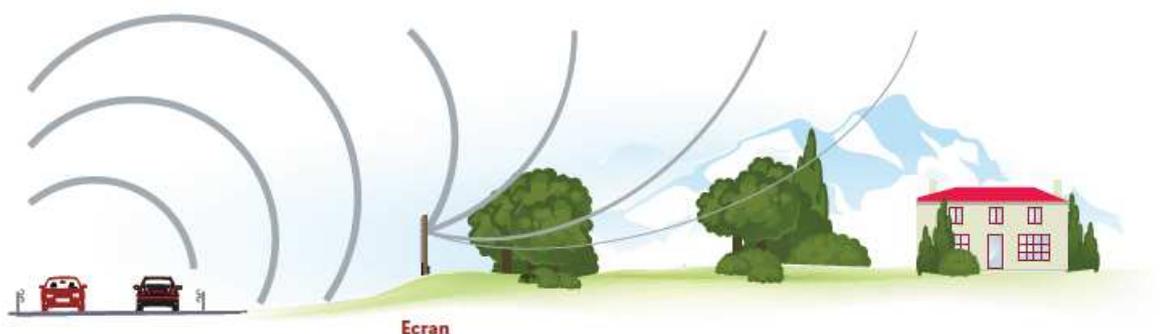


Figure 10 : Effet de l'écran acoustique en bordure de voie (Intégraparc:AVF Ingénierie)



### **La pollution atmosphérique**

La circulation des véhicules est une source d'émission de polluants dans l'air.

Les principaux polluants atmosphériques émis dans la zone d'étude sont issus de la **combustion des carburants des véhicules, de l'industrie, de l'agriculture ainsi que du secteur résidentiel (ammoniac, méthane, dioxyde de soufre...)**.

La qualification de l'état initial pour la qualité de l'air a été réalisée par **AIRAQ**, via des mesures *in situ*.

Les résultats de l'analyse indiquent, pour les principaux polluants dans l'aire d'étude, des **niveaux moyens annuels inférieurs aux seuils limites réglementaires**.

Que le projet d'aménagement de l'A63 soit réalisé ou non, une amélioration notable de l'exposition à la pollution de l'ensemble de la population dans la zone d'étude est à prévoir, selon le maître d'ouvrage. Cette amélioration est à attribuer à la **diminution des émissions liée à l'évolution du parc automobile. Selon le maître d'ouvrage, la réalisation du projet n'impacte donc pas de façon significative l'exposition des populations**.

#### **Mesures**

La pollution atmosphérique dans le domaine des transports est une nuisance pour laquelle il n'existe pas de mesures compensatoires quantifiables. Plusieurs types d'actions seront cependant envisagés par le maître d'ouvrage pour limiter, à proximité de l'A63, la pollution :

- la réduction des émissions polluantes à la source : modification des conditions de circulation ;
- la congestion est source de pollution, améliorer la fluidité grâce à la 3ème voie diminue les émissions de polluants ;
- si besoin mesures d'exploitation, limitation des vitesses, en liaison avec les services de la Préfecture ;
- la limitation de la dispersion des polluants : piégeage par des écrans physiques (écrans et merlons antibruit) et végétaux ;
- actions de suivi, de surveillance et d'information.

#### 1.5.1.3 Evaluation socio-économique

**Les communes situées en bordure de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne** connaissent une hausse de population notable depuis 1982. Leur desserte, notamment par les diffuseurs d'Ondres, de Capbreton et de Saint-Geours-de-Maremne, favorise une croissance deux à trois fois supérieure à celle observée sur l'aire urbaine de Dax au cours la même période, deux à quatre fois supérieures à celle des Landes et de deux à cinq fois supérieures à celle de la région Aquitaine.

Les communes concernées par la zone d'étude possèdent un Plan Local d'Urbanisme (PLU).

**L'urbanisation des territoires traversés par l'A63** est caractérisée par un **environnement principalement rural**, occupé essentiellement par la forêt de conifères, appelée « forêt des Landes de Gascogne ».

Certaines zones habitées, présentes sous forme de **bâtis diffus**, sont situées à proximité immédiate de l'A63, notamment sur les communes d'Ondres, Labenne, Saubion, Saint-Vincent-de-Tyrosse et Saint-Geours-de-Maremne, à proximité de la RD 26, la RD 112 et la RD 810. **Les bâtis sensibles (écoles, hôpital, crèche...) les plus proches se situent à environ 500 m de l'autoroute.**

L'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne constitue un tronçon du couloir de circulation nord-sud Atlantique, **axe majeur de déplacement des voyageurs et de transport des marchandises**, qui draine les échanges avec la façade atlantique et relie l'Espagne à la France. Par sa proximité avec la frontière espagnole, l'aire d'étude traversée par l'A63 **bénéficie d'une attractivité notable vis-à-vis des activités économiques et du tourisme.**

À proximité du littoral et des zones touristiques, la pression urbaine est globalement marquée, notamment par l'émergence régulière de projets immobiliers sur ce territoire.

#### ***Zones industrielles et zones d'activité implantées à proximité de l'A63***

Elles comprennent notamment :

- des sociétés de transports et d'horticulture (au niveau du diffuseur de Capbreton), le Parc d'Activités Économiques (PAE) du Seignanx,
- la zone d'activité Atlantisud en cours de développement (au niveau du diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne),
- l'usine Bonduelle à proximité du marais d'Orx, dans la commune de Labenne.
- Une déchetterie se trouve également à une distance d'environ 300 m de l'autoroute à proximité du péage de Bénesse-Maremne.

#### ***L'agriculture dans la zone d'étude est caractérisée en grande partie par la polyculture et le polyélevage***

L'agriculture est constituée en grande partie par la culture de maïs. Deux filières d'élevage sont principalement présentes : bovins viande et aviculture. Une dizaine d'exploitations sont concernées par l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63.

#### ***La sylviculture dans la zone d'étude est fortement présente***

La section entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne traverse majoritairement des zones boisées et se situe au croisement de trois sylvo-écorégions. Néanmoins, la sylviculture ne présente pas d'enjeu écologique particulier, selon le maître d'ouvrage.

#### **6 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) (hors carrières) sont implantées dans la bande de 300 m de part et d'autre de l'A63.**

7 carrières, dont deux en activités à l'heure actuelle, sont situées à proximité de l'autoroute A63 sur la section concernée par le projet.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

**Infrastructures de transport et les réseaux**

Plusieurs infrastructures de transport (routes départementales, voiries communales, chemin rural, et une voie ferrée) sont interceptées par l'A63 en passages supérieur ou inférieur.

Le projet prévoit de maintenir les communications actuelles. Toutefois, la plupart des passages supérieurs n'ont pas été conçus pour une autoroute à 2x3 voies. Ces ponts devront être démolis et généralement reconstruits légèrement à côté du précédent. En outre, les voiries latérales devront être déplacées. Enfin, le projet ne prévoit ni la création d'un nouvel échangeur ni la construction de passage supérieur ou inférieur supplémentaire pour la voirie. Il ne prévoit pas non plus de passage réservé à la grande faune (PGF).

Les caractéristiques des ouvrages de franchissement après élargissement de l'autoroute sont les suivantes :

Commune	Voie	Type lieu	Rétablissement	Projet						
				voies	Profil en travers hors ouvrage				Profil en travers sur/sous ouvrage	
					Chaussée	Bande dérasée	Berme	Cheminement modes doux	Chaussée	Trottoirs / cheminement modes doux
Ondres	Bretelle	PS 393	Existant conservé							
Ondres	RD 85	PS 395	Existant conservé	Sans changement						
Ondres	RD 26	PI 409	Rétabli en place	Sans changement						
Ondres	Chemin agricole	PI 420	Rétabli en place	Sans changement						
Ondres	Chemin d'Yrieu	PI 423	Rétabli en place	Sans changement						
Labenne	RD 126	PI 436	Rétabli en place	Sans changement						
Labenne	RD 71	PS 448	Dévié côté nord	2	6,5	2x1,5	2x0,75	Côté Bordeaux : 3+0,5 séparateur	6,5	Côté Bayonne : 0,5 Côté Bordeaux : 3+0,5 séparateur
Labenne	Voie ferrée Bordeaux - Irun	PI 460	Elargi							

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Labenne	RD 810	PI 464	Rétabli en place	Sans changement						
Labenne	Bretelle diff. Capbreton	PS 498	Dévie côté sud							
Bénesse Maremne	Chemin de Carrère	PI 511	Rétabli en place	Sans changement						
Bénesse Maremne	RD 28	PS 502	Dévié côté nord	Ouest : 3	11,5	2x1	2x0,75		11,2	Côté Bayonne : 1,5 Côté Bordeaux : 1
				Est : 2	8	2x1	2x0,75			
Bénesse Maremne	RD 465	PS 521	Dévié côté nord	2	5	2x1,5	2x0,75		5,5	Côté Bordeaux : 1,5 Côté Bayonne : 1
Bénesse Maremne	Chemin de la taoulère	PA 541	Rétabli en place	Sans changement						
Bénesse Maremne	Chemin rural	PS 548	Dévié côté nord	1	3	2x1	2x0,75		5	Côté Bordeaux : 1,5 Côté Bayonne : 1
Angresse	RD 33	PI 564	Rétabli en place	Sans changement						
	RD 337	PS 572	Rétabli en place	2	6,5	2x1,5	2x0,75		7,5	Côté Bordeaux : 1,5 Côté Bayonne : 0,75
Saubion	RD 112	PS 583	Dévié côté nord	2	6,5	2x1,5	2x0,75	Côté Bayonne : 3+0,5 séparateur	6,5	Côté Bordeaux : 0,5 côté Bayonne : 3+0,5 séparateur

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

St Vincent de Tyrosse	Chemin rural des Ménaouts	PS 611	Déviation côté ouest	2	4,5	2x1,5	2x0,75	Côté Bordeaux : 3+0,5 séparateur	5	Côté Bayonne : 1 Côté Bordeaux : 1,5
St Geours de Maremne	Chemin rural	PI 633	Rétabli en place	Sans changement						
St Geours de Maremne	Chemin rural	PS 647	Rétabli en place	2	5	2x1,5	2x0,75		5	Côté Bordeaux : 1 Côté Bayonne : 1,5
St Geours de Maremne	RD 810	PS 658	Existant conservé	Sans changement						
St Geours de Maremne	RD 824	PS 659	Existant conservé	Sans changement						
St Geours de Maremne	RD 824	PS 662	Rétabli en place	Sans changement						

Des réseaux aériens et souterrains d'électricité, d'eau, de télécommunications ou de gaz sont présents dans la zone d'étude : ils peuvent longer ou franchir l'infrastructure.

Les réseaux déplacés sont les suivants :

Description	Nature	Position	Concessionnaire	Commune
HTA aérienne	électricité	42,35-42,8	EDF	Ondres
Poteau HTA	électricité	42,79	EDF	Ondres
HTA Souterrain	électricité	45,857-46,5	EDF	Labenne
Poteau d'arrêt BT	électricité	45,95	EDF	Labenne
BT souterrain	électricité	46,285-46,5	EDF	Labenne
BT souterrain	électricité	46,45-46,5	EDF	Labenne
Poteau BT aérien	électricité	47,057	EDF	Labenne
BT aérienne	électricité	47,06-47,11	EDF	Labenne
Poteau BT aérien	électricité	47,11	EDF	Labenne
BT aérienne	électricité	47,112	EDF	Labenne
Poteau BT aérien	électricité	47,113	EDF	Labenne
HTA souterrain	électricité	51,175	EDF	Bénesse-Maremne
Poteau d'arrêt	électricité	51,175	EDF	Bénesse-Maremne

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

HTA				
Poteau d'arrêt BT	électricité	51,994	EDF	Bénesse-Maremne
BT souterrain	électricité	51,994	EDF	Bénesse-Maremne
Poteau d'arrêt BT	électricité	51,994	EDF	Bénesse-Maremne
HTA souterrain	électricité	52,073	EDF	Bénesse-Maremne
HTA souterrain	électricité	56	EDF	St Vincent de Tyrosse
AEP	Eau	58,37- 58,345	Lyonnaise des eaux	Saubion
Câble souterrain	Téléphone	58,39-58- 44	France -télécom	Saubion
HTA souterrain	électricité	59,73-59- 95	EDF	St Vincent de Tyrosse
AEP	Eau	63,4	Lyonnaise des eaux	ST Geours de Maremne
Eaux usées	Eau	64,83	SBVA	ST Geours de Maremne
Gaz MPB	Gaz	65,76	GRDF	ST Geours de Maremne

1.5.1.4 Patrimoine culturel, loisirs et tourisme

**Archéologie**

L'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) et le Service Régional de l'Archéologie (SRA) d'Aquitaine ne recensent **aucun site archéologique**.

Néanmoins, les études menées dans le cadre du projet GPSO recensent certains sites dans la zone d'étude à Ondres, Labenne, Bénesse-Maremne et Saint-Geours-de-Maremne.

**Deux monuments historiques inscrits** sont présents sur les communes de Saint-Martin-de-Seignanx et de Saint-Geours-de-Maremne, à environ 2,5 km de l'A63. Dans la zone d'étude, aucun monument historique protégé n'est présent ; quelques monuments historiques non protégés sont recensés à Ondres et à Bénesse-Maremne.

**Loisirs**

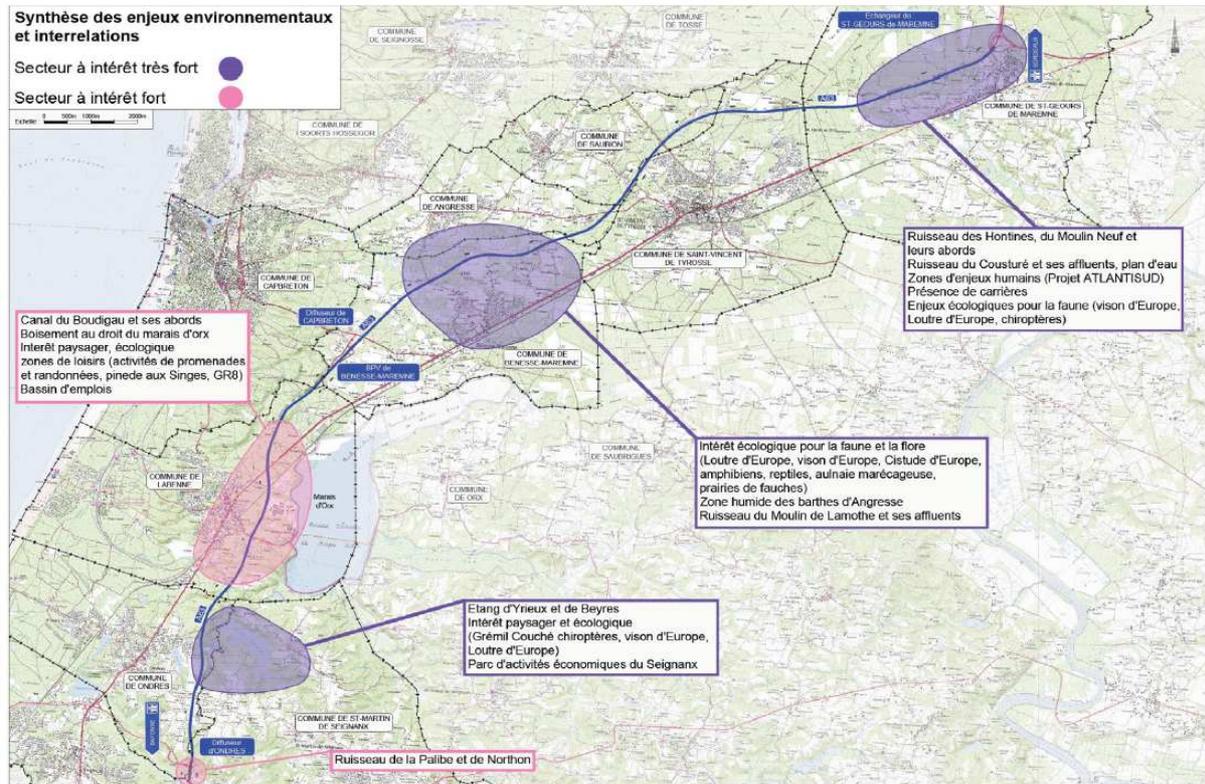
**Plusieurs équipements** liés aux loisirs sont situés à proximité immédiate de la zone d'étude :

- le parc animalier de la Pinède aux Singes (à 140 m à l'est de l'A63, sur la commune de Labenne)
- le terrain de Motocross/Moto-club des plages (à quelques mètres au nord de l'A63, sur la commune de Saint- Vincent-de-Tyrosse).
- Le marais d'Orx, situé à 500 m à l'est de l'autoroute,
- l'étang d'Yrieu et l'étang de Beyres respectivement à 400 m et 150 m de l'A63, constituent, de par la végétation et la faune présentes, des lieux de promenade et d'observation du milieu naturel privilégiés pour les promeneurs, randonneurs et cyclistes.

Les communes traversées par l'A63 actuelle présentent de **nombreux chemins de randonnée / VTT** recensés par les offices du tourisme et les organismes de randonnée. Parmi eux, au moins cinq chemins pédestres / cyclistes traversent le tracé, dont le GR8.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Le département des Landes est reconnu pour la **pratique de la chasse et également de la pêche**. Le massif landais offre aux chasseurs un espace étendu où prolifèrent gibiers et oiseaux.



### 1.5.1.5 Bilan carbone

La consommation en tonne équivalent pétrole annuelle sont les suivantes, en fonction de la caractérisation de l'état de l'infrastructure :

- état initial : A63 actuelle à 2 x 2 voies : 29 400 teq/an ;
- état de référence et état projeté : A63 à 2 x 2 ou à 2 x 3 voies en 2038 : 82 700 teq/an.

La comparaison entre l'état actuel et l'état projeté montre une augmentation des consommations énergétiques d'environ 53 300 tonnes équivalents pétrole annuelles, directement liée à la croissance du trafic (la consommation d'énergie étant proportionnelle).

La comparaison de la consommation de carburant entre l'état de référence et l'état projeté montre une équivalence de la consommation énergétique.

Cette situation s'explique par le fait que les trafics restent inchangés entre l'état de référence et l'état projeté.

Le projet (A63 à 2 x 3 voies en 2038) ne permet pas de gain de consommation énergétique par rapport à la situation de référence (A63 à 2 x 2 voies en 2038), mais il n'augmente pas non plus celle-ci.

Néanmoins, n'est pas prise en compte la diminution des congestions entre l'état de référence et l'état projeté, qui implique une consommation énergétique moindre de la situation à 2 x 3 voies par rapport à la situation à 2 x 2 voies. **De ce fait, selon le maître d'ouvrage, la réalisation du projet conduit à un impact nul sinon favorable par rapport à la situation de référence du point de vue de la consommation énergétique.**

Par contre, le maître d'ouvrage n'a pas chiffré les émissions de GES induites par la phase travaux. Or celles-ci sont importantes :

- circulation des engins de travaux
- acheminements depuis les carrières d'extraction (non encore déterminées), et évacuations des déblais vers les zones de réutilisation ou de dépôts
- fabrication, acheminement et mise en place du nouveau revêtement, etc...

**Ces éléments ne sont pas pris en compte dans l'analyse de la construction de cette 3ème voie de part et d'autre de l'autoroute, par conséquent, le bilan carbone ne peut être considéré comme nul.**

#### 1.5.1.6 Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Les projets ayant déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale sont les suivants :

- réalisation du **pôle commercial et de loisirs du Seignanx** sur les communes d'Ondres et Saint-André-de-Seignanx : Avis de l'AE du 30/07/2012 et enquête publique.

Cette zone d'urbanisation future a été identifiée dans l'état initial et les effets du projet sur cette zone ont été évalués. Les effets cumulés du projet de mise à 2 x 3 voies et du pôle commercial et de loisirs du Seignanx **restent limités à des effets d'emprise**, sur des terrains sans enjeu écologique, selon le maître d'ouvrage ;

- réalisation de l'élargissement de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne.

Ce projet concerne l'élargissement de l'A63 au Nord du projet objet du présent dossier. Les effets cumulés restent également très limités et localisés au niveau du diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne du fait que les 2 sections sont en continuité et concernent principalement l'insertion paysagère qui devra être cohérente au niveau du raccordement entre les deux projets.

#### **Cas du projet Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)**

La décision ministérielle du 23 octobre 2013 a défini le schéma de réalisation du GPSO selon deux phases :

- la première phase comprenant les lignes nouvelles Bordeaux- Toulouse et Bordeaux-Dax, les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux et les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse ;

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- la deuxième phase comprenant la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole.

Les projets de la première phase a fait l'objet de 3 enquêtes publiques distinctes du 14 octobre au 8 décembre 2014, sur les trois opérations de la première phase du GPSO :

- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux (AFSB),
- les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax,
- les aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse (AFNT).

Les trois commissions d'enquête ont remis leurs rapports et conclusions motivées :

- **Le 16/02/2015, la Commission d'enquête GPSO/AFSB a émis un avis favorable au projet d'aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux** (sous réserve de la création d'un nouveau franchissement pour la suppression de passages à niveau).
- **Le 27/03/2015, la Commission d'enquête GPSO/LN a émis un AVIS défavorable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.**
- **Le 30/03/2015, la Commission d'enquête GPSO/AFNT a émis un avis défavorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique des travaux nécessaires à la réalisation des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse**

Ces rapports sont en ligne sur les sites Internet de l'Etat en Gironde et Haute-Garonne.

L'enquête publique du projet de la deuxième phase est reportée à une date ultérieure.

**Le secteur d'interface avec l'A63 concerne le projet de ligne nouvelle au sud de Dax, qui fait partie du programme de l'opération GPSO mais n'est pas identifié comme objet de l'avis AE.**

Le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) n'ayant pas fait, au mois d'octobre 2014, l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale, il ne rentre pas dans le cadre réglementaire des projets devant faire l'objet d'une évaluation des impacts cumulés pour le projet d'élargissement d'A63 à 2 x 3 voies entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne.

Toutefois, le GPSO a fait l'objet d'une étude environnementale qui s'est attachée à définir les effets de ce projet et à proposer les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation environnementale permettant de répondre aux enjeux identifiés, et qui aborde l'autoroute A63 dans sa configuration actuelle.

**Cependant, selon le maître d'ouvrage, les dispositions ont été prises pour faire en sorte que l'élargissement ne compromette pas le projet GPSO Dax-Espagne tel qu'il a été retenu dans la décision ministérielle du 23 octobre 2013. En outre, le maître d'ouvrage assure que les échanges entre SNCF-Réseau et ASF visant à coordonner les études et à assurer la compatibilité des projets se poursuivent.**

#### 1.5.1.7 Synthèse et coût des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts

Le projet d'aménagement de l'A63, du fait d'aménagements d'une infrastructure qui présente déjà des impacts importants à l'existant, apporte, selon le maître d'ouvrage des améliorations vis-à-vis de l'Environnement, par rapport à la situation actuelle.

Néanmoins, lorsque les impacts identifiés sont négatifs, des mesures sont mises en œuvre en réponse à ces effets.

Principales mesures prises en faveur de :

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

**Le montant total du coût des mesures spécifiques** est, en l'état actuel des études, estimé à environ **50 millions d'euros HT (base 2014)** :

- restitution des écoulements naturels, assainissement et traitement des eaux : 27.000.000 € ;
- protections acoustiques et traitement des abords : 16 000 000 € ;
- mesures en faveur du milieu naturel : 7 000 000 €.

#### 1.5.1.8 Planning

2011/2012 : état initial environnemental et relevés topographiques

2013 : études spécialisées eau, air, acoustiques, géologiques, géométriques et techniques

2014 : présentation, information et concertation

2015 : 2ème semestre, enquêtes publiques – DUP, Loi sur l'eau et parcellaire

2016 : déclaration d'utilité publique et acquisition des terrains. Premiers travaux, notamment l'ouvrage de franchissement de la SNCF et les déviations de réseaux (eaux, électricité, gaz...)

2017 : démarrage des travaux jusqu'au 1er semestre 2020.

### **1.5.2. Analyse de la partie du dossier relative à la Police de l'eau**

#### 1.5.2.1. Etude d'impact

L'étude d'impact est la même que celle qui a été réalisée pour la DUP.

Le projet, comprend l'élargissement des chaussées par l'extérieur, incluant notamment des modifications de la plate-forme (TPC, voies, bandes dérasées), et la reprise des ouvrages et équipements découlant directement de la mise à 2 x 3 voies de l'infrastructure.

Il concerne uniquement le département des Landes (40) et doit être soumis à autorisation au titre du Code de l'environnement, volet " Eau et Milieux aquatiques " article L. 214-1 et suivant, les Installations, Ouvrages, Travaux ou Activités prévus dans le cadre du projet de mise à 2 x 3 voies du tronçon d'autoroute A63 situé entre le diffuseur d'Ondres et le diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne.

Du point de vue hydrographique, **le projet se positionne intégralement dans le territoire du bassin Adour-Garonne et s'étend majoritairement dans l'unité hydrographique « Etangs, lacs et littoral landais » et localement dans l'unité hydrographique « Adour Atlantique ».**

La zone d'étude réunit principalement des enjeux liés :

- à la **vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles** ;
- à la **présence de secteurs écologiquement importants** (zones humides notamment) abritant une faune et une flore très diversifiée et sensible et constituant des axes de déplacements de la faune;
- à une **sensibilité particulière vis-à-vis du rétablissement des axes de déplacement de la faune** avec notamment des enjeux liés à la présence de poissons migrateurs et d'espèces de mammifères emblématiques (Loutre et Vison notamment).

##### 1.5.2.1.1. Principes de l'étude

##### 1.5.2.1.2 Effets du projet et mesures engagées du MOA pour « éviter, réduire, compenser » (ERC)

##### 1.5.2.1.2.1 Effets temporaires en phase travaux et mesures engagées du MOA pour « éviter, réduire, compenser » (ERC)

#### **Incidence sur les eaux souterraines**

En phase travaux, l'incidence sur les eaux souterraines peut être de l'ordre :

- **qualitatif** du fait du risque de pollution des aquifères via les eaux superficielles ou par infiltration directe ;
- **quantitatif** du fait des prélèvements potentiels d'eau pour les besoins du chantier.

Lors de la phase chantier, les mesures mises en place afin de protéger les eaux superficielles telles que les **ouvrages de décantation provisoires traitant les eaux de**

**ruissellement des plateformes de chantiers et la mise en place de filtre à paille** concourront à limiter les risques de rejets d'eaux polluées et protégeront également la qualité des eaux souterraines.

Les services de l'Etat chargés de la Police de l'Eau seront les interlocuteurs privilégiés du Maître d'Ouvrage pour toutes les questions relatives à la prise en compte des objectifs de préservation de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques définis par le Code de l'environnement.

**Le Maître d'Ouvrage imposera, aux entreprises réalisant les travaux, la mise en œuvre des mesures de protection des eaux et des milieux aquatiques.** Pour ce faire, les **mesures seront reprises dans les dossiers de consultation des entreprises**, sous forme d'une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) et d'un Schéma Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement (SOPRE).

La NRE, rédigée par le Maître d'Ouvrage, sera adressée aux services de la Police de l'Eau, elle définira notamment :

- les moyens mis en œuvre pour la réalisation des travaux ;
- les consignes strictes à respecter pour prévenir tout risque de pollution accidentelle ;
- les consignes strictes à respecter pour limiter les effets en cas d'incident ;
- le mode de calcul des pénalités à appliquer à l'entreprise responsable en cas d'impact sur le milieu environnemental.

Pour protéger les cours d'eau des matières en suspension (MES) lessivées depuis le chantier, les eaux issues des plateformes seront dirigées vers un **système provisoire de collecte** puis de bassins ou fossés de décantation à aménager en amont des rejets dans le milieu naturel, afin de retenir, pour partie au moins, les MES contenues dans les eaux de ruissellement.

**Les produits polluants seront stockés au niveau de plateformes de protection et les secteurs vulnérables seront évités.**

**L'entretien des engins** sur le site sera interdit, autant que possible, en dehors des zones aménagées à cet effet. Le cas échéant, des dispositions de protection spécifiques seront prises pour éviter toute atteinte aux milieux aquatiques.

**Les dispositifs de collecte et de décantation des eaux de ruissellement** seront visités régulièrement et seront, lorsque nécessaires, entretenus et nettoyés afin de maintenir leur bon fonctionnement.

Pour le suivi et le contrôle des chantiers, il sera **nommé un chargé environnement indépendant de la direction du chantier**. Il rédigera un **manuel de suivi environnemental** qui sera tenu à la disposition des services de la Police de l'Eau du département des Landes.

Le Maître d'Ouvrage informera les services de l'Etat de l'évolution du chantier et tout incident sera signalé.

A l'achèvement des travaux, le Maître d'Ouvrage informera les services de la Police de l'Eau et leur transmettra un plan de récolement indiquant l'implantation des ouvrages,

un tableau synthétique des caractéristiques de ces ouvrages et un plan de détail des bassins ainsi que toutes les pièces nécessaires à la compréhension de leur fonctionnement.

### ***Intervention en cas de pollution accidentelle***

En cas de déversement accidentel de produits dangereux, il conviendra d'agir rapidement pour récupérer les produits déversés sur les pistes et décaper les horizons contaminés. Ceux-ci seront ensuite évacués en décharge agréée. **Les entreprises en charge des travaux devront établir un Schéma d'Organisation du Plan de Respect de l'Environnement ainsi qu'un Plan d'Organisation et d'Intervention de chantier (POI) mentionnant les personnes et organismes à alerter, le personnel et son organisation, les moyens disponibles et le catalogue des solutions techniques pour une intervention rapide (curage, nettoyage...).**

Il sera notamment demandé aux groupements d'entreprises travaillant sur le chantier d'avoir en stock des barrages flottants antipollution, des produits dispersants et des boudins absorbants (communément appelés kits antipollution).

Parmi les **sensibilités particulières du chantier, le maître d'ouvrage note la nécessité de mettre en œuvre un système efficace et performant de prévention d'une pollution du ruisseau du Boudigau**. En effet, celui-ci est en relation étroite avec le champ captant d'eau destinée à la consommation humaine d'Ondres-Labenne. Ce système sera mis en place dans le cadre du POI afin d'alerter l'exploitant du champ captant à savoir le SYDEC.

### ***Incidences et mesures sur les eaux superficielles***

La réalisation des travaux s'accompagne des risques suivants :

- l'apport de particules fines au milieu naturel lors des pluies pendant la phase de décapage et de terrassement ;
- le risque de pollution accidentelle par déversement de produits toxiques vers le milieu aquatique (notamment sur les installations de chantier) ;
- l'utilisation de quantités d'eau importantes pour les travaux.
- Pendant cette phase, il peut se produire un risque de pollution des cours d'eau par infiltration de polluants dans le sol ou par rejet de Matières En Suspension (MES) dans un cours d'eau.

### ***Mesures***

En phase chantier, les zones mises à nu et constituant un impluvium seront traitées de la façon suivante :

- mise en place d'un réseau de collecte des eaux de chantier (fossés, bassins, filtres) ;
- recueil des eaux au point bas ;
- décantation dans un bassin de dissipation d'énergie ;
- filtration avant rejet ;
- par ailleurs, la mise en place de dérivations et de franchissement provisoires permettront également de réduire les risques de pollutions du réseau hydrographique par les matières fines.

Ces aménagements devront être mis en place avant le début des opérations de terrassement afin d'être prêts à recevoir les eaux chargées en MES dès le début des travaux.

### ***Incidences et mesures sur les milieux naturels inféodés aux milieux aquatiques***

Les incidences attendues du projet d'élargissement de l'A63 sont :

- **les incidences directes** : destruction/risque de destruction d'espèces végétales protégées. Risque de destruction ou d'altération de milieux d'intérêt supportant les espèces végétales protégées ;
- **les incidences indirectes** seront les altérations de milieux conduisant à une dégradation des populations d'espèces d'intérêt (assainissement...). Cependant, elle est à relativiser compte tenu du caractère existant de l'infrastructure.

Les effets du projet sur les habitats remarquables humides, et les stations d'espèces floristiques protégées ou remarquables peuvent être également temporaires ou permanents (liés au tracé, à l'exploitation et à l'utilisation de la chaussée).

Les études d'inventaires menées par Egis en 2012 ont permis d'identifier un impact direct ou indirect du projet sur onze zones humides le long du tracé. L'impact des travaux sur ces milieux sera soit définitif (élargissement de la plateforme autoroutière, création de bassins...) soit temporaire (installation provisoire, création de pistes de chantier...).

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

### ***Mesures***

Les mesures mises en œuvre pour la réduction des incidences sur les milieux naturels inféodés aux milieux aquatiques correspondent essentiellement, selon le maître d'ouvrage, à mettre en œuvre une **optimisation des emprises** afin de tendre vers une **réduction voire un évitement des zones naturelles humides** à enjeux.

En parallèle, des **mesures d'amélioration de la transparence écologique** de l'infrastructure sont proposées pour le rétablissement des axes de déplacements interceptés par l'A63.

Des **mesures compensatoires** seront également mises en œuvre en concertation avec les services de l'état lorsque les impacts n'auront pas pu être évités. Pour ce faire, **des ratios de compensation sont proposés afin d'identifier les besoins en surface de compensation. Cette évaluation est basée sur les prescriptions du SDAGE Adour Garonne (ratio de 150%).**

### ***Incidences et mesures sur les espaces naturels remarquables***

Les abords de l'autoroute A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne ne sont pas concernés par une Réserve Naturelle Nationale, ou par des zonages de protection

présentant une valeur juridique ou réglementaire, autres qu'un site Natura 2000 (via le Boudigau) et un Espace Naturel Sensible (ENS).

L'ENS de l'étang d'Yrieu longe l'autoroute A63 du PR 41,7 au PR 42,0 puis du PR 42,3 au PR 42,6 sur la commune d'Ondres. L'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute dans le sens Bayonne ► Bordeaux implique donc un **effet d'emprise sur l'ENS de l'étang d'Yrieu** qui longe l'autoroute A63 sur la commune d'Ondres. Toutefois, cet effet d'emprise **se limite à moins de 2% de la surface totale de l'ENS (213 ha)**.

De plus, L'aménagement de l'autoroute à 2 x 3 voies dans le sens Bayonne ► Bordeaux implique **un effet d'emprise sur le site du Conservatoire du littoral du lac d'Yrieu**. Dans l'optique d'un projet d'aménagement de part et d'autre de l'autoroute, sans optimisation ni réduction d'emprises, cet **effet d'emprise représente environ 0,4 ha, soit environ 1,5 % de la surface totale du site (24 ha)**.

### **Mesures**

Les mesures mises en œuvre permettent de réduire, selon le maître d'ouvrage, l'effet d'emprise sur ces espaces naturels, du fait de l'optimisation du projet technique:

- de réduire l'effet d'emprise sur l'ENS afin que celui-ci ne porte pas atteinte, de manière significative, au fonctionnement et aux objectifs de cet espace ;
- d'éviter complètement le site du conservatoire du littoral.

**Le projet de mise à 2 x 3 voies a un impact sur le site du Conservatoire du littoral. Toutefois, selon le maître d'ouvrage, les mesures d'évitement de ce site adoptées permettent de ne pas porter atteinte aux emprises, au fonctionnement et aux objectifs de cet espace.**

### **Incidences sur Natura 2000**

Le projet se situe à proximité des sites SIC FR7200719 " zones humides associées au marais d'Orx " et ZPS FR7210063 " domaine d'Orx " dont la majeure partie de leur périmètre se chevauche et sont situés à proximité immédiate du projet (380 m).

**Le dossier d'incidences Natura 2000 conclut sur la non-atteinte de manière significative du projet d'élargissement de l'A63 sur la section Ondres - Saint-Geours-de-Maremne à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêts communautaires ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 évalués.**

1.5.2.1.2.2 Effets permanents du projet en phase d'exploitation et mesures engagées du MOA pour « éviter, réduire, compenser » (ERC)

Les aménagements devront permettre de :

- **rétablir la transparence hydraulique :**

Les ouvrages hydrauliques existants assurant la continuité de l'écoulement des cours d'eau ou talwegs sous l'autoroute A63 seront maintenus en l'état, allongés ou doublés en fonction des caractéristiques hydrauliques des écoulements et des contraintes techniques de l'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute ; Deux ouvrages hydrauliques supplémentaires seront créés pour améliorer l'écoulement naturel des eaux.

- **remplacer et améliorer le réseau d'assainissement existant :**

L'assainissement de l'autoroute existante est majoritairement de type diffus, c'est-à-dire que les eaux ruisselant sur la chaussée, de l'autoroute à 2 x 2 voies, sont rejetées dans le milieu naturel environnant, sans traitement ni rétention au préalable.

**La mise aux normes réglementaires de l'assainissement de l'autoroute existante nécessite donc la réalisation de fossés de collecte et la mise en œuvre de dispositifs permettant le confinement et le traitement des eaux.**

***Incidence sur les eaux souterraines***

En phase exploitation, l'élargissement de la plate-forme autoroutière peut être à l'origine de différents types d'incidences sur les eaux souterraines. Celles-ci peuvent être qualitatives (risques de pollution) ou dans une moindre mesure, quantitatives (effets de rabattement).

***Mesures***

En exploitation, les mesures prises pour réduire ces incidences seront :

- la mise en place de dispositifs imperméabilisés de collecte des eaux ruisselant sur la plateforme et des ouvrages de traitement des eaux adaptées à la vulnérabilité des eaux souterraines ;
- rétablissements des points d'eau éventuellement impactés par la réalisation de l'élargissement.

***Incidences sur les eaux superficielles***

En phase exploitation, la réduction de l'effet d'emprise sera limitée par l'optimisation des longueurs de dérivations. Les dimensions des lits nouvellement créés sont dimensionnées pour préserver/améliorer les caractéristiques hydrauliques et écologiques du cours d'eau dérivé.

***Mesures***

La collecte et le traitement des eaux pluviales de la plateforme seront améliorés, selon le maître d'ouvrage, par **la mise à niveau de l'assainissement de l'autoroute existante**. Cela nécessite la réalisation de fossés de collecte et la mise en œuvre de dispositifs permettant le confinement et le traitement des eaux. Dans le cadre de ce projet, les dispositifs prévus sont **20 bassins multifonctions et 2 fossés subhorizontaux enherbés**.

**Les rejets diffus existants sont donc supprimés avec l'élargissement de l'autoroute.**

***Surveillance et l'entretien des ouvrages de collecte et de traitement des eaux usées et des eaux pluviales***

Le suivi et l'entretien du réseau d'assainissement seront effectués avec vigilance, selon le maître d'ouvrage, afin de détecter tout dysfonctionnement. Pour cela, les services d'exploitation d'ASF sont formés en interne et ont en leur possession un **cahier de procédures d'entretien des ouvrages de traitement des eaux de ruissellement de chaussée**.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Les préconisations sont les suivantes :

- tenue d'un registre de suivi des opérations d'entretien réalisées, des dysfonctionnements et pollutions éventuels, mis à la disposition des services de la Police de l'Eau du département des Landes ;
- passage régulier pour évacuer les objets qui risquent de gêner le bon fonctionnement des ouvrages de collecte et de traitement ;
- visite des ouvrages de collecte et de traitement après chaque orage important ;
- nettoyage une fois par an des ouvrages de collecte et de traitement, comprenant le nettoyage des ouvrages de collecte, des regards de dérivation et des regards d'évacuation des bassins, la vérification du bon fonctionnement des vannes et l'entretien des grilles de sortie ;
- curage des fossés de décantation et des bassins tous les 5 à 10 ans (plus fréquemment si la capacité de stockage est trop diminuée).

***Destination des boues de curage des bassins***

Selon les résultats d'analyse de boues, ces dernières pourront être :

- épandues sur les dépendances vertes de l'autoroute situées dans les emprises ;
- envoyées dans une décharge agréée ;
- envoyées dans un centre de traitement des déchets.

Ces boues seront prétraitées après un passage dans un lit de séchage afin de diminuer leur teneur en eau, diminuant ainsi le volume à traiter et le poids du matériau à transporter.

***Intervention en cas de pollution accidentelle***

La permanence assurée au niveau du district d'entretien permet le **déclenchement d'une procédure d'urgence** en cas de pollution accidentelle, après avoir obtenu les informations relatives à la pollution accidentelle, grâce aux moyens suivant :

- les patrouilles effectuées à une fréquence de 4 à 6 passages par jour sur l'autoroute par les services d'exploitation ;
- les bornes d'appel d'urgence ;
- la vidéosurveillance mise en place au niveau des zones d'échange
- les appels des usagers sur leurs téléphones portables.
- Les postes d'appels d'urgence implantés le long de l'autoroute, permettent à toute personne témoin d'un accident ou d'un événement anormal, de donner l'alerte au poste de commandement.

Les procédures à suivre **en cas d'accident impliquant des matières dangereuses ou polluantes sont définies dans le Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS)** relatif à l'exploitation de l'autoroute A63.

Il comporte tous les plans et pièces graphiques nécessaires à la compréhension du fonctionnement des dispositifs d'assainissement et de traitement des eaux, et précise les conditions d'accès aux différents points de rejets et aux ouvrages de traitement, avec indication le cas échéant des prescriptions relatives à la sécurité des agents chargés des interventions d'urgence ou des opérations de contrôle.

L'intervention sur le déversement de produits polluants se fait **sous la direction des services compétents de l'Etat, en particulier de la Préfecture, de la Protection**

**Civile et du Service départemental d'Incendie et de Secours**, en veillant à la sécurité des usagers, des riverains et des personnels d'intervention.

Le principe de base est de **confiner les produits polluants sur la plateforme autoroutière, dans le réseau de collecte des eaux de ruissellement ou dans les bassins multifonctions**. Dans ce sens, les vannes installées sur les regards d'évacuation des bassins concernés sont fermées le plus rapidement possible. Par la suite, les modalités de récupération, d'évacuation et de traitement des polluants et des matériaux contaminés sont définies en fonction de la nature des produits.

#### 1.5.2.1.3 Suivis de la qualité des eaux et des milieux aquatiques

##### 1.5.2.1.3.1 En phase travaux

Toutes les mesures de protection de l'eau pendant la phase travaux sont définies dans les marchés de travaux des entreprises.

Le respect des différentes prescriptions sera assuré lors du **contrôle rigoureux des chantiers par le Maître d'Ouvrage et pour l'entreprise par un chargé environnement**. Ce dernier devra veiller au respect des mesures de protection et à l'application du Plan de Respect de l'Environnement (PRE) défini dans le marché passé avec l'entreprise retenue pour la réalisation des travaux.

Le non-respect des consignes par les entreprises réalisant les travaux sera sanctionné par des pénalités financières considérées comme conséquentes et dissuasives par le maître d'ouvrage.

#### ***Suivi des eaux superficielles***

Les ruisseaux pérennes recoupés par le projet feront l'objet d'un suivi de la qualité de leurs eaux en phase chantier.

Un prélèvement sera réalisé chaque mois en aval et en amont du point de franchissement par le projet afin de réaliser des analyses physicochimiques portant sur les paramètres susceptibles d'être influencés par les travaux (MES).

#### ***Suivi des eaux souterraines***

L'A63 étant principalement en terrain naturel ou en léger remblai, son aménagement n'engendrera potentiellement que des incidences réduites sur les points de captage d'eau à usage privé et des ouvrages situés à l'aval hydraulique immédiat. Un suivi spécifique des eaux souterraines pourrait ne pas être rendu nécessaire, selon le maître d'ouvrage.

Les mesures préventives de protection vis-à-vis des risques éventuels de pollution en phase travaux ont été privilégiées.

Comme pour l'ensemble des travaux, ces mesures de prévention ainsi que des mesures d'intervention appropriées seront décrites dans les Schémas d'Organisation pour la Protection et le Respect de l'Environnement (SOPRE) pour lequel le titulaire du marché de travaux doit s'engager. Il doit, en particulier, **désigner un chargé environnement qui assurera tout le suivi de la phase de travaux**.

## **Mise en place d'un suivi des zones humides proches ou à proximité de la zone de travaux**

### 1.5.2.1.3.2 En phase d'exploitation

L'impact attendu du projet d'élargissement de l'autoroute A63 sur les caractéristiques hydriques des zones humides proches ou à proximité de l'A63 est négligeable, selon le maître d'ouvrage. Toutefois, afin de s'assurer de l'absence d'impact de l'aménagement, **un suivi de l'évolution du caractère humide de certaines zones sera réalisé.**

**Le protocole de suivi sera précisé dans un document à présenter au service de police de l'eau en amont de la phase travaux.** Celui-ci sera basé sur les principes suivants :

- mise en place d'un suivi hydrologique des zones humides sensibles (évolution des niveaux de nappes) ;
- mise en place d'un suivi de la végétation inféodée aux milieux humides;
- mise en place d'un suivi de l'évolution du cortège faunistique inféodé aux milieux humides.

**L'analyse de l'évolution de ces trois critères devrait, selon le maître d'ouvrage, permettre de montrer l'absence d'impact de l'infrastructure sur les zones humides environnantes. Dans le cas contraire, des mesures correctives ou compensatoires pourront être mises en place.**

Les fréquences de suivi permettront de couvrir une période suffisante pour apprécier l'impact de l'infrastructure. Un état initial en amont de la phase travaux puis un suivi de l'évolution à n+1 et n+5 après mise en service sera mis en place. Les conclusions apportées par ces études seront retranscrites dans des bilans de suivis qui seront transmis aux services de l'état.

A ce stade du projet, il est envisagé de suivi l'évolution des zones humides à enjeux forts ou majeurs soit :

- **ZH 1** : Zone humide du Northon, ses affluents et ses abords ;
- **ZH 3** : Boisements des étangs de Beyres et d'Yrieu ;
- **ZH 4** : Zone humide du Boudigau ;
- **ZH 7** : Zone humide des Barthes d'Angresse ;
- **ZH 10** : Zone humide du ruisseau des Hontines, ses affluents et ses abords
- **ZH 11** : Zone humide du ruisseau du Moulin Neuf.

Un contrôle du maintien des fonctions des ouvrages de traitement des eaux (bassins multi fonctions) sera effectué annuellement

### **1.5.2. Avis de l'autorité environnementale (AE) et mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

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

Cet avis est qualifié de "simple" et porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

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

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

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

En remarque, l'étude d'impact a fait l'objet en mai 2014 de trois addenda (marais d'Orx, acoustique, rétablissements des communications). Pour une bonne information du public, ces derniers ont été joints au dossier d'enquête publique.

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

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

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

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

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

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

L'autorité environnementale fait la remarque que le projet est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau. À cet égard, le projet devra faire l'objet d'une **étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau**, qui devra s'attacher à évaluer finement les incidences du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement. Le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sera instruit par les services en charge de la police de l'eau.

En réponse, le maître d'ouvrage indique que le projet a fait l'objet d'une étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau. Cette étude se traduit par un dossier DLE qui a été transmis en date du 22/11/2013 et soumis à l'avis de la DDTM 40.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en établissant des **fiches cours d'eau utilisables en phase travaux**, permettant d'identifier clairement les

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

mesures d'évitement et de réduction à mettre en œuvre, en les localisant à l'aide de cartographies à échelle adaptée et indiquant notamment les espaces à enjeux qu'il convient d'exclure de l'emprise des travaux.

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

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

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

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

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

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

Le maître d'ouvrage a fait des propositions de suivi (instrumentation, inspection) des zones humides dans les emprises et à proximité ont été ajouté au dossier. La pièce E du dossier DUP a été complétée au chapitre 8.11.2.2.

Le maître d'ouvrage répond également que la présence de banquettes ou de buse sèche est notifiée sur la cartographie des mesures (mentionnée dans les étiquettes). Sans distinction de la mesure, la présence d'aménagement pour la faune dans les OH est identifiée dans la carte des mesures du résumé non technique.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Les aménagements éventuels pour l'avifaune ou les chiroptères (palissades, aménagements paysagers, lisières étagées) seront précisés dans les études de détail ultérieures. Ils ne sont pas localisés sur les cartes à ce stade, mais sont détaillés dans la partie texte correspondante.

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

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

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

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

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

L'Autorité environnementale relève l'engagement du porteur de projet de considérer la transformation de l'infrastructure routière existante comme significative et de mettre en

place des **protections acoustiques** permettant de limiter les nuisances sonores ressenties par les riverains en respectant les seuils réglementaires. Il est également relevé l'engagement du porteur de projet de mettre en place un revêtement de chaussée réduisant les niveaux sonores de 3 dB(A) par rapport à l'existant.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **En phase travaux**

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

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

### **En phase exploitation**

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

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

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

L'autorité environnementale fait la remarque, concernant l'ensemble des **mesures d'évitement et de réduction** d'ores et déjà intégrées dans le projet, il est rappelé que conformément aux dispositions de l'article R. 122-14 du Code de l'environnement, les décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet doivent mentionner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, les modalités du suivi de la réalisation des mesures ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement qui font l'objet d'un ou de plusieurs bilans transmis pour information par les autorités décisionnaires à l'autorité environnementale. À cet égard, et afin de faciliter la mise en application de ces dispositions par le service instructeur, il est recommandé de compléter la présente étude par un document indépendant : récapitulant les différentes mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet rappelant les modalités de suivi des effets du projet sur l'environnement ou de la santé humaine, du suivi de la réalisation des mesures et du suivi de leurs effets ; proposant un échéancier pour la réalisation d'un ou de plusieurs bilans.

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

### **1.5.3. Analyse de la partie du dossier relative au parcellaire**

#### 1.5.3.1. Notice explicative

Les dossiers parcellaires des 9 communes comportent une notice explicative précisant les éléments du dossier :

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 de la mise à 2x3 voies de l'infrastructure:

- aménagement des ouvrages d'arts existants,
- déconstruction-reconstruction de certains passages supérieurs,
- amélioration des bretelles d'accès de l'autoroute, en termes de visibilité et de géométrie,
- modification du réseau de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel, afin d'améliorer la protection de la ressource en eau en limitant les risques de pollution accidentelle et chronique,
- création de protections acoustiques dans le but de réduire les nuisances sonores de l'infrastructure sur l'habitat.

Ces points nécessitent l'acquisition de nouvelles emprises foncières.

L'enquête parcellaire a pour objet :

- de déterminer avec précision les limites des parcelles ou portions de parcelles nécessaires à la réalisation des travaux,

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

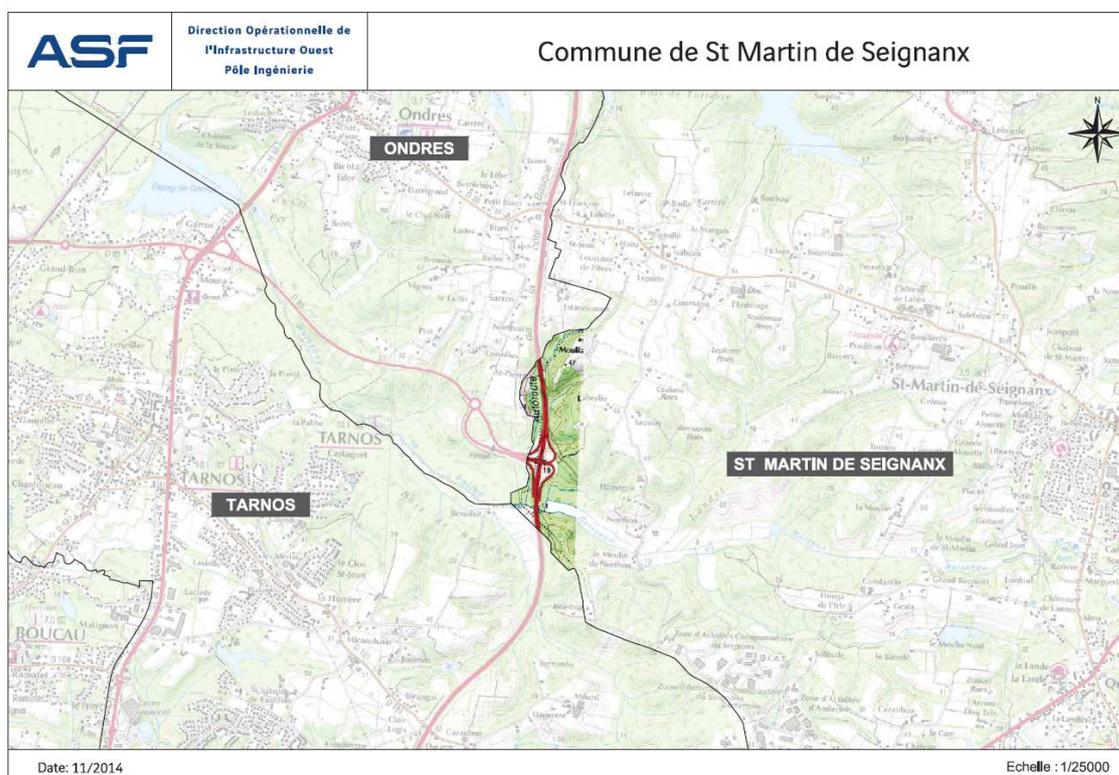
- d'identifier exactement les propriétaires et titulaires de droits réels susceptibles de percevoir une indemnité au titre des acquisitions à réaliser.

Cette enquête se déroulera conformément aux dispositions des articles R.11-19 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique. La réalisation de l'aménagement de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne dans le département des Landes, sur un linéaire de 27 kilomètres.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut prendre connaissance du dossier déposé en mairie dans les 9 communes et consigner ses observations directement sur le registre d'enquête mis à sa disposition ou les adresser par courrier au commissaire enquêteur.

#### 1.5.3.2. Plans de situation

Chacun des 9 dossiers d'enquête parcellaire comporte 1 plan de situation à l'échelle 1/25 000 qui permet de visualiser la zone concernée sur la commune et ses alentours.



#### 1.5.3.3. Plans parcellaires et Etats parcellaires

Chacun des 9 dossiers d'enquête parcellaire comporte :

- 1 à 4 plans parcellaires suivant les communes permettant de visualiser l'emprise pour chaque propriétaire identifié avec son numéro de terrier.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

**ASF** **VINCI**

**A63** Autoroute de la Côte Basque

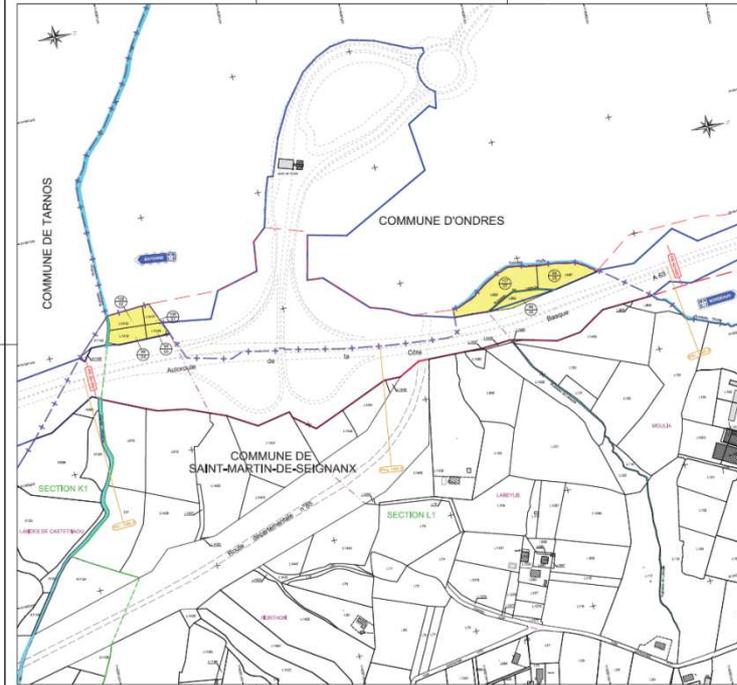
Aménagement à 2 x 3 voies avec Centre et Séparation des Voies

**DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE**

**PLAN PARCELLAIRE**  
Planche n° 1/19  
Échelle : 1:20000

**Commune de SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX**  
(Planche n°19)

**BIGOURDAN**



- un dossier d'état parcellaire avec pour chaque commune 1 page par propriétaire précisant le n° de terrier, la désignation cadastrale, l'emprise, le reliquat...

**ETAT PARCELLAIRE**

**Liste des Propriétaires**

**A63 - Autoroute de la Côte Basque**  
**Aménagement à 2 x 3 voies - Landes - Section Ondres / Saint-Geours-de-Maremne**

**SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX**

<b>N° Terrier 99</b>	<b>PROPRIETAIRE REEL (Personne Physique) ou SON REPRESENTANT (Personne Morale)</b>
ETAT (Domaine Privé), par le SERVICE FRANCE DOMAINE, sis 23 Rue Armand Dulamon BP 309 40011 MONT DE MARSAN CEDEX	

N° Parcelle aire	DÉSIGNATION CADASTRALE					EMPRISE		RELIQUAT		Observations
	Section	Numéro	Lieu-dit	Surface	Nature et Classe	N°	Surface	N°	Surface	
5	L	887	Moulia	32a 78ca	Bois	a	32a 78ca			
6	L	889	Moulia	15a 32ca	Bois	a	15a 32ca			
3	L	1416	Northon	07a 56ca	Taillis	a	07a 56ca			
4	L	1418	Northon	16a 14ca	Taillis	a	16a 14ca			
						<b>Total</b>	<b>71a 80ca</b>			

Origine de propriété	
<b>Domaine Privé de la Commune</b>	
Parcelle L n°887 : Acquisition du 17/12/1979 par acte administratif rédigé par A.S.F., publié le 04/03/1980 à la conservation des hypothèques de DAX volume 4146 n°21	
Parcelle L n°889 : Acquisition du 17/12/1979 par acte administratif rédigé par A.S.F., publié le 04/03/1980 à la conservation des hypothèques de DAX volume 4146 n°22	
Parcelles L n°1416 et L n°1418 : Acquisition du 18/01/2008 par acte administratif rédigé par A.S.F., publié le 28/01/2008 à la conservation des hypothèques de DAX volume 2008 P n°770	

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

<b>Commune</b>	<b>Plan parcellaire</b>	<b>Nbrs terriers</b>
Saint-Martin-de-Seignanx	1	3
Ondres	2	39
Labenne	3	30
Capbreton	1	5
Bénesse-Maremne	4	42
Angresse	1	14
Saubion	2	27
Saint-Vincent-de-Tyrosse	2	22
Saint-Geours-de-Maremne	3	33

1.5.3.4. Bilan des parcelles proposées pour être expropriées

<b>COMMUNE</b>	<b>Nombre de « terriers »</b>	<b>Nombre de parcelles concernées</b>	<b>Surface totale dans l'emprise en m<sup>2</sup></b>	<b>Surface totale hors emprise en m<sup>2</sup></b>	<b>Nombre de propriétaires concernés</b>
ANGRESSE	14	29	75 233	240 542	25
BENESSE-MAREMNE	42	121	404 234	673 239	74
CAPBRETON	5	9	37 299	95 297	3
LABENNE	30	121	230 692	1 305 860	72
ONDRES	39	89	139 739	706 572	63
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	33	91	442 791	650 666	55
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX	3	7	14 722	0	5
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE	22	58	139 960	34	29
SAUBION	27	91	265 596	419 563	43
<b>TOTAUX</b>	<b>215</b>	<b>616</b>	<b>1 750 266</b>	<b>4 091 773</b>	<b>369</b>

#### 1.5.3.5 Appréciation sommaire des dépenses

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

- études et direction des travaux : 31 M€ ;
- libération des emprises et acquisitions : 14 M€ ;
- travaux : 278 M€ H.T, dont :
  - Terrassements (travaux préparatoires, grande masse et fourniture des matériaux,...) : 65 M€ ;
  - Ouvrages d'art : 47 M€ ;
  - Chaussées et équipements : 80 M€ ;
  - Assainissement et protection de l'environnement : 86 M€.

#### **1.5.4. Analyse de la partie du dossier relative à la MECDU.**

##### 1.5.4.1. Généralités sur la MECDU

Conformément aux dispositions de la nouvelle loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est régie par les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'urbanisme depuis une ordonnance du 5 janvier 2012. Le décret n° 2013-142 du 14 février 2013 est pris pour l'application de l'ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme.

Il y est précisé que :

*« Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet. » « La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2. »*

Lorsque les dispositions du PLU d'une commune traversée ne permettent pas la réalisation d'une opération déclarée d'utilité publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci. De fait, la mise en compatibilité d'un PLU a pour seul objet de permettre la réalisation de l'opération dont la déclaration d'utilité publique est envisagée. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans la commune par la création d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet ou par la modification de l'emplacement réservé existant, et par une adaptation en conséquence de toutes les dispositions concernées par l'inscription dans les documents d'urbanisme de l'opération en question.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Cette mise en compatibilité a également pour effet de déclasser certains Espaces Boisés Classés à l'intérieur des emplacements réservés pour le projet, afin de permettre les opérations de défrichement nécessaires.

La loi sur la protection de la Nature du 10 juillet 1976 introduit l'idée de respect des préoccupations d'environnement au sein des documents d'urbanisme. Le rapport de présentation comporte dès lors un état initial de l'environnement et prend en compte sa préservation. Au 12 décembre 2000, la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) et ses décrets d'application introduisent le principe d'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers. Le rapport de présentation permet de cette façon d'évaluer « les incidences des orientations du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur » au titre de l'article R. 123-2 du Code de l'urbanisme modifié par décret du 27 mars 2001.

La directive européenne de juin 2001, transposée en droit français par l'ordonnance du 3 juin 2004, le décret du 27 mai 2005 (ainsi que la circulaire du 6 mars 2006), soumettent, au titre de l'article L. 121-10 du Code de l'urbanisme, certains documents d'urbanisme à évaluation environnementale. Il s'agit notamment des PLU remplissant certaines conditions relatives à l'importance de la commune, l'ampleur des projets d'aménagement, susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'Annexe II de cette directive.

L'objet principal de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est d'inscrire des emplacements réservés au niveau des emprises prévues du projet. Ces emplacements réservés mentionnent explicitement qu'ils sont relatifs à l'aménagement de l'A63. Le tracé du projet intercepte plusieurs zonages inscrits dans les documents d'urbanisme des communes traversées. Les règlements associés à ces zonages ne s'opposent pas à la réalisation du projet. Il convient toutefois de les modifier à la marge pour autoriser les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à la réalisation du projet. Ces modifications mentionnent également explicitement la réalisation de l'élargissement de l'A63.

Pour certaines communes : Ondres, St martin de Seignanx, Labenne, Bénesse Maremne, Capbreton, St Vincent de Tyrosse, il apparaît également nécessaire de déclasser certains espaces boisés classés situés à l'intérieur des emplacements réservés pour le projet, afin de permettre les opérations de défrichement.

#### 1.5.4.2. Le contenu des dossiers MECDU

Le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme avec le projet rappelle en premier lieu les éléments descriptifs du projet soumis à l'enquête ainsi que les modalités de prise en compte de l'environnement dans le projet de modification du PLU de la commune. Sont ensuite présentées les dispositions actuelles du PLU ainsi que les dispositions modifiées (règlement et plan), puis la liste actuelle des emplacements réservés et la liste modifiée des emplacements réservés. La mise en compatibilité consiste en effet à apporter les modifications strictement nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement dans les diverses pièces contenues dans les documents d'urbanisme.

### Règlement

Le règlement est le document essentiel du PLU puisqu'il fixe les règles applicables aux différentes zones en déterminant leur constructibilité.

### Emplacements réservés

L'emplacement réservé a pour objet d'éviter, dans un périmètre où doivent être réalisés des équipements publics :

- que les terrains concernés ne soient utilisés de façon incompatible avec leur destination future ;
- que soient autorisées des constructions de nature à compromettre ou rendre plus onéreuse la réalisation de ces équipements.

Si le document d'urbanisme n'en prévoit pas pour le projet, un nouvel emplacement réservé doit être créé et ajouté à la liste des emplacements réservés de la commune.

### Espaces Boisés Classés

Les Espaces Boisés Classés (EBC) constituent une catégorie particulière d'espaces boisés protégés par le Plan Local d'Urbanisme.

Lorsqu'une surface d'un Espace Boisé Classé se trouve incluse dans le périmètre d'un emplacement réservé, elle doit être déclassée du plan de zonage du PLU.

### Documents graphiques

Les documents graphiques permettent, à travers des plans, de visualiser les différentes zones du PLU : zones urbaines, zones naturelles, EBC, zones d'activités, emplacements réservés, etc. L'emplacement réservé pour le projet, qui est reporté sur les « plans de zonage après mise en compatibilité », permet de réserver les terrains nécessaires pour le bénéficiaire.

Au terme de la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

#### 1.5.4.3 Analyse des incidences de la MECDU sur le réseau Natura 2000.

Pour l'ensemble du projet d'élargissement et conformément à l'article R. 414-23 du Code de l'environnement, un dossier d'incidences du projet sur les sites Natura 2000 « Zones humides associées au marais d'Orx » a été réalisé.

Ce dossier est présenté en annexe n° 2 du dossier d'étude d'impact. Pour rappel les principales conclusions de ce dossier sont les suivantes :

*« Le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 sur la section Ondres – Saint-Geours-de-Maremne ne porte pas atteinte de manière significative à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du SIC FR7200719 "Zones humides associées au marais d'Orx" ni à l'état de conservation général du SIC et il ne porte pas atteinte de manière significative à l'état de conservation des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de la ZPS FR7210063 "Domaine d'Orx" ni à l'état de conservation général de la ZPS ».*

#### 1.5.4.4. Evaluation environnementale des MECDU

L'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été donné le 08 décembre 2014. Les incidences environnementales du projet ont été analysées et ont donné lieu à la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et de compensation favorisant son insertion dans l'environnement.

Les nouvelles dispositions proposées dans les documents d'urbanisme : règlement, emplacements réservés, mentionnent précisément le projet envisagé, ce qui apporte des garanties sur le fait que celles-ci ne sont pas de nature à générer des incidences pour l'environnement autre que celles liées à la réalisation du projet.

En conclusion, l'évaluation environnementale du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 9 communes permettant la réalisation du projet d'élargissement de l'A63 n'appelle pas d'observations complémentaires par rapport à celles déjà émises dans le cadre de l'avis de l'autorité environnementale du 28 novembre 2014 portant sur l'étude d'impact du projet (voir ci-dessus chapitre 1.5.3.)

#### 1.5.4.5 Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint

Dans le principe, les dispositions proposées par le Maître d'Ouvrage pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec la DUP doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de : l'État, la Commune, la Région, le Département, l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, les chambres consulaires et le cas échéant, des organismes de gestion des parcs naturels régionaux. Sont consultées à leur demande au titre de l'article L. 121-5, les associations locales d'usagers agréées ainsi que les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L. 252-1 du Code rural (article R. 123-23 du Code de l'urbanisme).

La réunion d'examen conjoint a eu lieu le 17 avril 2015, à la Sous-préfecture de DAX, elle a été présidée par M. Philippe MALIZARD, Sous-préfet de Dax, Secrétaire Général par intérim.

Le compte rendu de cette réunion formelle est la pièce G10 du dossier d'enquête (en annexe).

#### 1.5.4.6. Analyse de la compatibilité par commune :

Sur la commune d'**Ondres**, le projet se développe sur environ 4,3 km, entre les PR 39 et 43,3.

Il inclut notamment :

- l'aménagement des bretelles du diffuseur d'Ondres ;
- l'aménagement de 3 passages inférieurs (PI) : le PI 409 franchissant la RD 26, le PI 420 franchissant un chemin agricole, le PI 423 franchissant le chemin d'Yrieu;
- le rescindement d'un perré pour le passage supérieur (PS) 393.

Le PLU d'**Ondres** concerné par le projet a été approuvé le 25 janvier 2006.

Le projet s'inscrit dans les zones suivantes :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- Np : Zone naturelle à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et/ou de leur intérêt ;
- Uéc : Secteur urbain économique destiné à accueillir commerce, artisanat, entrepôts, hébergements hôteliers, bureaux/et/ou services publics ou d'intérêt collectif ;
- Usép : Zone urbaine à vocation de services et/ou d'équipements publics ;
- Ao : Zone agricole ordinaire ;
- Uhp3 : Secteur urbain d'habitat périphérique peu dense ;
- AU : zone à urbaniser constituée des zones AUhf et AUéf ;
- No : zone naturelle ordinaire ;
- Espaces Boisés Classés.

Deux emplacements réservés existent actuellement pour le projet d'élargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 sur le PLU de la commune d'ONDRES mais ils concernent la partie sud (hors enquête) de l'autoroute.

Le projet intersecte des Espaces Boisés Classés, qui devront être déclassés. Le règlement du PLU de la commune d'Ondres nécessite d'être mis en compatibilité.

Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune.

Les Espaces Boisés Classés intersectés par l'emplacement réservé doivent être déclassés, afin de permettre les opérations de défrichement nécessaires.

Sur la commune de **Saint-Martin-de-Seignanx**, le projet se développe sur environ 1 km, entre les PR 38,9 et 39,9.

Le PLU de Saint-Martin-de-Seignanx concerné par le projet a été approuvé le 26 juin 2013.

Le projet sur Saint-Martin-de-Seignanx concerne les zones suivantes :

- Np : Zones Naturelles à protéger ;
- Uhp4 : Secteur Urbain d'Habitat Périphérique existant non raccordé au réseau d'assainissement collectif ;
- EBC : Espaces Boisés Classés.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement sur le PLU de Saint-Martin-de-Seignanx pour le projet faisant l'objet du présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet est compatible avec le règlement des zones Np et Uhp4.

Le règlement du PLU de la commune de Saint-Martin-de-Seignanx nécessite d'être mis en compatibilité.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 sur la section de projet.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Le projet intersecte des Espaces Boisés Classés, qui devront être déclassés. Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune. Les Espaces Boisés Classés intersectés par l'emplacement réservé doivent être déclassés.

Sur la commune de **Labenne**, le projet se développe sur environ 5,4 km, entre les PR 43,4 et 48,8.

Il inclut notamment :

- l'aménagement des bretelles du couple d'aires de service de Labenne ;
- l'aménagement de 4 passages inférieurs (PI) : le PI 436 franchissant la RD 126, le PI 441 franchissant le canal du Boudigau, le PI 460 franchissant la voie ferrée Bordeaux-Irun, le PI 464 franchissant la RD 810 ;
- la déconstruction et la reconstruction du passage supérieur PS 448 portant la RD71.

Le PLU de Labenne concerné par le projet a été approuvé le 15 octobre 2009.

Le projet sur Labenne concerne les zones suivantes :

- US : zones à caractère principal d'équipements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- N : zones naturelles ;
- Nn : espaces à protéger en raison de la valeur écologique des sites et/ou des paysages ;
- Ntl : Secteur de loisir en relation avec la nature ;
- Uhc : zone de moyenne à faible densité à caractère principal d'habitat ;
- Uec : secteur réservé au lagunage et aux traitements des eaux usées industrielles ;
- Nca : secteur d'exploitation de carrière ;
- EBC : Espaces Boisés Classés.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zonages N, Nn, Ntl, Uec et Uhc. Le projet doit prévoir la mise en compatibilité du règlement.

D'après le document « Schéma de cohérence pour l'application de la Loi Littoral sur la côte des Landes », établi par la Direction Régionale de l'Environnement Aquitaine en 1993, les zones Nn du PLU concernées par les emplacements réservés du projet ne sont pas soumises à la Loi Littoral.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 sur la section de projet.

Le règlement du PLU de la commune de Labenne nécessite d'être mis en compatibilité.

Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune. Les Espaces Boisés Classés intersectés par l'emplacement réservé doivent être déclassés.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Sur la commune de **Bénesse-Maremne**, le projet se développe sur environ 6,3 km, entre les PR 49+000 et 55+300.

Il inclut notamment :

- l'adaptation de la géométrie des bretelles du diffuseur de Capbreton pour prendre en compte le passage à 2 x 3 voies. Ces travaux n'entraînent pas de modification du système d'échange ;
- l'aménagement de 3 passages supérieurs (PS) : le PS 498 supportant la bretelle du diffuseur de Capbreton, le PS 502 supportant la RD 28, le PS 521 supportant la RD 465, le PS 548 supportant une voie communale ;
- l'aménagement de 4 passages inférieurs (PI) : le PI 511 franchissant une voie communale, le PI 516 franchissant le ruisseau du Moulou, le PI 541 franchissant une voie communale, le PI 551 franchissant le ruisseau Moulin de Lamothe.

Le PLU de Bénesse-Maremne concerné par le projet a été approuvé le 15 décembre 2009.

Le projet sur Bénesse-Maremne concerne les zones suivantes :

- N1 et N2 : Zones naturelles ;
- AUX : Zones ouvertes à l'urbanisation et destinées au développement des activités économiques ;
- A : Zones agricoles ;
- EBC : Espaces Boisés Classés.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement sur le PLU de Bénesse-Maremne pour le projet faisant l'objet du présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zonages N1 et N2, AUX et A.

Le projet doit prévoir la mise en compatibilité du règlement. Un emplacement réservé pour le projet d'élargissement à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune.

Les Espaces Boisés Classés intersectés par l'emplacement réservé doivent être déclassés.

Sur la commune de **Capbreton**, le projet se développe sur environ 0,2 km, entre les PR 48,7 et 48,9.

Le PLU de Capbreton concerné par le projet a été approuvé le 16 décembre 2011.

Le projet sur Capbreton concerne les zones suivantes :

- NS : une zone naturelle non équipée, à protéger en raison de la nature sylvicole des sols ;
- EBC : Espaces Boisés Classés.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement sur le PLU de Capbreton pour le projet faisant l'objet du présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone NS. Le projet doit prévoir la mise en compatibilité du règlement.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Le règlement du PLU de la commune de Capbreton nécessite d'être mis en compatibilité.

Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune. Les Espaces Boisés Classés intersectés par le projet doivent être déclassés.

Sur la commune de **Saubion**, le projet se développe sur environ 3 km, entre les PR 56,7 et 59,7.

Il inclut notamment :

- l'adaptation de la géométrie des bretelles des aires de repos de Saubion ;
- l'aménagement de 2 passages supérieurs (PS) : le PS 572 supportant la RD 337, le PS 583 supportant la RD 112.

Le PLU de Saubion concerné par le projet a été approuvé le 21 août 2012.

Le projet sur Saubion concerne les zones suivantes :

- US : zone à caractère principal d'équipements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- N : zone naturelle ;
- Nn : espace à protéger en raison de la valeur écologique des sites et/ou des paysages ;
- Uhn : zone principale d'habitation et activités complémentaires à l'habitat ;
- Nhx : secteur naturel de taille et de capacité d'accueil limitée destiné à l'évolution du bâti existant.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement sur le PLU de Saubion pour le projet faisant l'objet du présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zonages N, Nn, Uhn et Nhx.

Le règlement du PLU de la commune de Saubion nécessite d'être mis en compatibilité.

Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune.

Sur la commune d'**Angresse**, le projet se développe sur environ 1,4 km, entre les PR 55,3 et 56,7.

Il inclut notamment l'aménagement du passage inférieur PI 564 franchissant la RD 33.

Le PLU d'Angresse concerné par le projet a été approuvé le 12 décembre 2008.

Le projet sur Angresse concerne les zones suivantes :

- N : zones naturelles ;
- Nn : Espaces à protéger en raison de la valeur écologique des sites et/ou des paysages ;

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement sur le PLU d'Angresse pour le projet faisant l'objet du présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zonages N et Nn. Le projet doit prévoir la mise en compatibilité du règlement.

Le règlement du PLU de la commune d'Angresse nécessite d'être mis en compatibilité.

Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune.

Sur la commune de **Saint-Vincent-de-Tyrosse**, le projet se développe sur environ 2,4 km, entre les PR 57,5 et 58 et entre les PR 59,7 et 61,6.

Il inclut notamment :

- l'aménagement de la bretelle de l'aire de repos de Saubion Ouest,
- l'aménagement du passage supérieur n° 611 supportant le chemin rural des Ménaouts.

Le PLU de Saint-Vincent-de-Tyrosse concerné par le projet a été approuvé le 16 octobre 2007.

Le projet sur Saint-Vincent-de-Tyrosse concerne les zones suivantes :

- A : Espaces à protéger en raison de la valeur agricole des sols ;
- N : Espaces naturels à protéger en raison, soit des risques naturels, soit de la qualité des sites et paysages ou de l'intérêt écologique des milieux ;
- Nl : Secteurs naturels destinés aux activités de loisirs ;
- EBC : Espaces Boisés Classés.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement sur le PLU de Saint-Vincent-de-Tyrosse pour le projet faisant l'objet du présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zonages N (et du secteur Nl).

Le projet doit prévoir la mise en compatibilité du règlement.

Le règlement du PLU de la commune de Saint-Vincent-de-Tyrosse nécessite d'être mis en compatibilité.

Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune.

Les Espaces Boisés Classés intersectés par l'emplacement réservé doivent être déclassés.

Sur la commune de **Saint-Geours-de-Maremne**, le projet se développe sur environ 4,9 km, entre les PR 61,6 et 66,5.

Il inclut notamment :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- l'aménagement des bretelles de l'échangeur de Saint-Geoursde- Maremne orientées vers l'Espagne ;
- l'aménagement du passage inférieur PI 633 franchissant la route de l'Escourtille ;
- la déconstruction et la reconstruction de deux passages supérieurs (PS) : le PS 647 portant le chemin de Leborde, le PS 662 portant la bretelle d'entrée sur l'A63 vers l'Espagne, depuis la RD 824.

Le PLU de Saint-Geours-de-Maremne concerné par le projet a été approuvé le 27 décembre 2012.

Le projet sur Saint-Geours-de-Maremne concerne les zones suivantes :

- US : zones à caractère principal d'équipements nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- N : zones naturelles ;
- Nn : espaces à protéger en raison de la valeur écologique des sites et/ou des paysages ;
- A : zone agricole ;
- Nhx : secteurs naturels de taille et de capacité d'accueil limitées destinés à l'évolution du bâti existant ;
- Uea : Sous-secteurs à caractère principal d'activités artisanales, commerciales et de services ou industrielles pour lesquels des règles instaurées visent à orienter vers des différences de densités et de formes urbaines.

Aucun emplacement réservé n'existe actuellement sur le PLU de Saint- Geours-de-Maremne pour le projet faisant l'objet du présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zonages N, Nn, A, Nhx et Uea.

Le projet doit prévoir la mise en compatibilité du règlement. Le règlement du PLU de la commune de Saint-Geours-de-Maremne nécessite d'être mis en compatibilité. Un emplacement réservé pour le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A63 doit être ajouté sur les plans de zonage et dans la liste des emplacements réservés de la commune.

## Résumé du chapitre I

Le projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A63 entre le diffuseur d'Ondres et le diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne proposé à l'enquête publique est conforme à la réglementation et à la législation en cours.

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

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

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

**Secteurs à très fort intérêt :**

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

**Secteurs à fort intérêt :**

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

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

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

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

- la réalisation de protections acoustiques (écrans, merlons ou isolations de façade) et utilisation d'une couche de revêtement limitant les émissions sonores ;
- la réalisation d'un réseau de collecte séparatif et de bassins de traitement/régulation des eaux afin d'améliorer qualitativement et quantitativement la nature des rejets vers le milieu naturel ;

- la mise en place de clôtures grande faune et petite faune sur l'ensemble de la section, afin d'améliorer les conditions de sécurité des usagers et limiter les risques de collision ;
- la réalisation d'un aménagement paysager sur l'ensemble de la section;
- la reconstitution de milieux équivalents pour les habitats prioritaires touchés par le projet ;
- le réaménagement écologique des berges de certains cours d'eau afin de leur restituer leur valeur patrimoniale ;
- l'aménagement de certains ouvrages hydrauliques afin de maintenir et d'améliorer la transparence écologique.

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

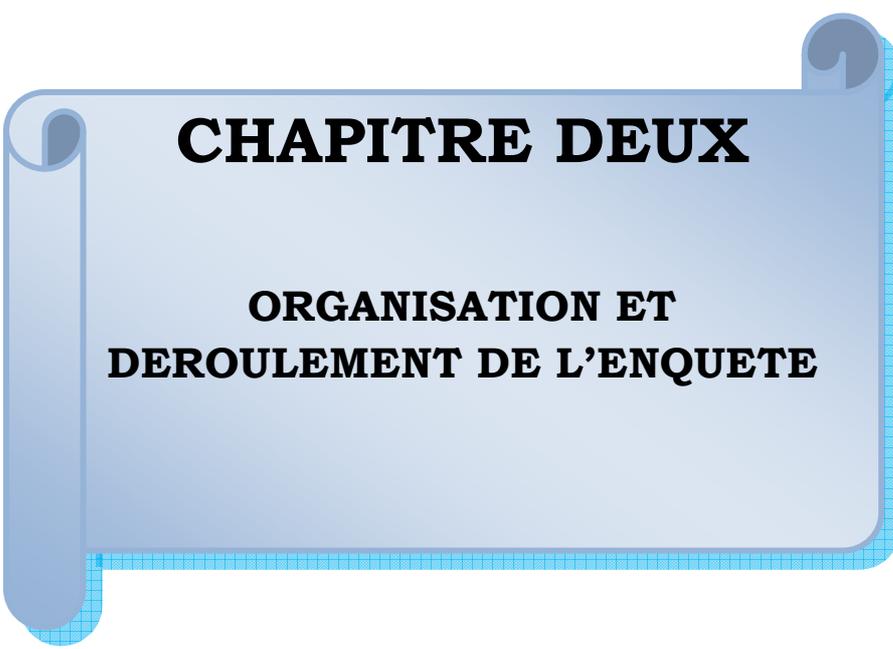
Une évaluation des impacts sur le secteur d'étude a permis d'identifier que les emprises foncières permettant de couvrir les besoins des travaux, concernent un peu moins de 20 ha de Zones Humides. Parmi ces 20 ha, entre 8,5 ha et 9 ha sont situés sous les entrées en terre (assiette technique) du projet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

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

Concernant la **Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme**, le tracé du projet intercepte plusieurs zonages inscrits dans les documents d'urbanisme des communes traversées. Les règlements associés à ces zonages ne s'opposent pas à la réalisation du projet. Il convient toutefois de les modifier à la marge pour autoriser les affouillements et exhaussements de sol nécessaires à la réalisation du projet. Ces modifications mentionnent également explicitement la réalisation de l'élargissement de l'A63.

Pour certaines communes : Ondres, St martin de Seignanx, Labenne, Bénesse Maremne, Capbreton, St Vincent de Tyrosse, il apparaît également nécessaire de déclasser certains espaces boisés classés situés à l'intérieur des emplacements réservés pour le projet, afin de permettre les opérations de défrichement.

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



# **CHAPITRE DEUX**

## **ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

## **2.1 Désignation de la commission d'enquête.**

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

Par décision du 31 mars 2015 (N° E15000033/64), (*jointe en annexe au présent rapport*) Monsieur le président du Tribunal Administratif de Pau a désigné une commission d'enquête composée de :

- Monsieur Alain TARTINVILLE Général de Division 2<sup>ème</sup> section en retraite, président de la commission,
- Monsieur Pierre Jacques LISSALDE, Ingénieur des travaux Publics de l'Etat en retraite, et Madame Marion THENET, Consultante indépendante en Conseil, Communication et formation, membres titulaires de la commission d'enquête. Monsieur Pierre LAFFORE secrétaire général de l'éducation nationale en retraite commissaire enquêteur suppléant.

La décision précise qu'en cas d'empêchement de monsieur Alain TARTINVILLE, la présidence de la commission sera assurée par monsieur Pierre Jacques LISSALDE, membre titulaire de la commission.

La décision précise en outre qu'en cas d'empêchement d'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

Par lettre du 02 Avril 2015, (*Jointe en annexe au présent rapport*) Monsieur le Directeur Régional du réseau des Autoroutes de Sud de la France (VINCI-Autoroutes) demande à Monsieur le Préfet des Landes l'ouverture d'une enquête publique unique ayant pour objet :

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

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

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

## **2.2 Les modalités de l'enquête.**

### ***2.2.1 Le rôle de la commission d'enquête dans le cadre de la préparation des enquêtes.***

La Préfecture des Landes a transmis les dossiers d'enquête aux membres de la commission (y compris au suppléant), par transporteur le 03 avril 2015. Les livraisons se sont échelonnées entre les 04 et 08 avril 2015.

La commission s'est réunie une première fois le 08 avril 2015, afin de fixer les dates de permanence dans les mairies et le rôle de chaque commissaire enquêteur.

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

Antérieurement à la prise de décision de l'ouverture de l'enquête publique unique du 30 avril 2015 par Monsieur la Préfet des Landes, la commission a participé aux réunions suivantes :

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

### ***2.2.2 Postérieurement à la prise de l'arrêté préfectoral interdépartemental d'ouverture de l'enquête publique unique.***

Postérieurement à la prise de décision de sa constitution par le président du Tribunal Administratif de Pau le 30 Avril 2015, la commission d'enquête a participé aux réunions suivantes :

- Le 23 avril 2015 à la Direction Opérationnelle de l'infrastructure Ouest de l'A63 à ANGLET (MAIGNON), avec la Direction régionale des ASF, prise de connaissance du dossier (matin) et visite de l'itinéraire (après-midi).
- Le 05 mai 2015 à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), pour l'étude approfondie du dossier « Loi sur l'eau ».
- Le 07 mai 2015 réunion de la commission pour faire le point sur la prise de connaissance du dossier, et définir les questions à poser au Maître d'ouvrage.

### ***2.2.3 Livraison des dossiers d'enquête publique au siège des communes portées dans l'arrêté interdépartemental d'ouverture de l'enquête publique.***

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

La livraison aux communes s'est achevée le 13 mai 2015 avant la date d'ouverture de l'enquête publique.

***2.2.4 Les prescriptions de l'arrêté départemental du 30 AVRIL 2015 portant ouverture de l'enquête publique unique.***

L'article 1 de l'arrêté départemental du 30 Avril 2015 fixe « le siège de l'enquête à la Mairie de BENESSE-MAREMNE (19, Route de BAYONNE 40 230 BENESSE-MAREMNE) où les dossiers resteront déposés pendant au moins 36 jours consécutifs, du mardi 26 mai au mardi 30 juin 2015 inclus ».

L'article 6 précise : « Les commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public dans les mairies, aux dates et heures suivantes :

Mardi 26 Mai 2015

Commune d'ONDRES de 9H00 à 12h00

Commune de BENESSE-MAREMNE de 14h 00 à 17h00

Samedi 30 Mai 2015

Commune de CAPBRETON de 9H00 à 12h00

Jeudi 04 Juin 2015

Commune de SAUBION de 14H00 à 17h00

Mardi 09 Juin 2015

Commune de SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX de 13H30 à 16h30

Jeudi 11 Juin 2015

Commune de LABENNE de 9H00 à 12h00

Vendredi 12 juin 2015

Commune d'ANGRESSE de 9H00 à 12h00

Mercredi 17 Juin 2015

Commune de SAUBION de 9H00 à 12h00

Commune de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE de 14H00 à 17h00

Jeudi 18 Juin 2015

Commune d'ONDRES de 13H30 à 16h30

Vendredi 19 Juin 2015

Commune de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE de 14H00 à 17h00

Samedi 20 Juin 2015

Commune de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE de 9H00 à 12h00

Lundi 22 Juin 2015

Commune de BENESSE-MAREMNE de 9h 00 à 12h00

Jeudi 25 Juin 2015

Commune de SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX de 14H00 à 17h00

Commune de CAPBRETON de 14H00 à 17h00

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

Vendredi 26 Juin 2015

Commune de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE de 14H00 à 17h00

Mardi 30 Juin 2015

Commune de LABENNE de 14H30 à 17h30

Commune de BENESSE-MAREMNE de 15h 00 à 18h00

Commune d'ANGRESSE de 15H00 à 18h00

<b>TABLEAU DE RÉPARTITION DES PERMANENCES Avec désignation individuelle des Commissaires Enquêteurs</b>
---

<i>MAIRIE</i>	<i>DATE</i>	<i>HEURES</i>	<i>Nb</i>	<i>Commissaires Enquêteurs présents.</i>
ONDRES	Mardi 26 Mai Jeudi 18 Juin	9 h00 -12h00 13h30-16h30	2	Marion THENET
ST-MARTIN- DE- SEIGNANX	Mardi 09 juin Jeudi 25 Juin	13h30 -16h30 14h00- 17h00	2	Marion THENET
LABENNE	Jeudi 11 Juin Mardi 30 juin	09h00-12h00 14h30 -17h 30	2	Marion THENET
CAPBRETON	Samedi 30 Mai Jeudi 25 Juin	09h00-12h00 14h00 -17h00	2	Jacques LISSALDE
BENESSE- MAREMNE	Mardi 26 mai Lundi 22 juin Mardi 30 Juin	14h00 -17h00 9h00 -12h00 15h00 -18h 00	3	Alain TARTINVILLE
SAUBION	Jeudi 04 Juin Mercredi 17 Juin	14h00 - 17h00 09h00 -12h00	2	Jacques LISSALDE
d'ANGRESSE	Vendredi 12 Juin Mardi 30 Juin	9h00 -12h00 15h00 -18h00	2	Jacques LISSALDE
ST-VINCENT- DE-TYROSSE	Samedi 20 juin Vendredi 26 Juin	9h00 -12h00 14h00 -17h00	2	Alain TARTINVILLE
ST-GEOURS- DE- MAREMNE	Mercredi 17 Juin Vendredi 19 Juin	14h00 -17h00 14h00 -17h00	2	Alain TARTINVILLE
TOTAUX			19	

L'article 5 de l'arrêté départemental indique :

« Les pièces du dossier ainsi qu'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, ouvert, côté et paraphé par la commission d'enquête seront déposés à la préfecture des Landes ainsi qu'en mairie de ONDRES, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX, LABENNE, CAPBRETON, BENESSE-MAREMNE, ANGRESSE, SAUBION, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE **du mardi 26 mai 2015 au mardi 30 juin 2015, soit durant 36 jours** afin que chacun puisse en prendre connaissance aux heures d'ouverture de chaque mairie :

ONDRES : Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00,

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX : Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 sauf le vendredi 17h00,  
LABENNE : Du lundi au jeudi de 8h45 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, sauf le vendredi 17h00, samedi de 10h00 à 12h00,  
BENESSE-MAREMNE : lundi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h30, mardi et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00, mercredi et jeudi de 8h30 à 12h00,  
CAPBRETON : Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, sauf le vendredi 16h30, le samedi de 9h00 à 12h00  
SAUBION : Lundi, mardi, jeudi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00, mercredi de 8h30 à 12h00, vendredi de 9h00 à 16h00  
ANGRESSE : lundi, mardi et jeudi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00, vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00  
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE : Du lundi au vendredi de 8h45 à 12h00 et de 13h30 à 17h30,  
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE : Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30.

Le dossier peut aussi être consulté et téléchargé via le site internet de la préfecture des Landes : [www.landes.gouv.fr](http://www.landes.gouv.fr)

Toutes observations, propositions et contre-propositions pourront être :

- Consignées sur les registres d'enquête,
- Adressées par écrit au Président de la commission d'enquête, au siège de l'enquête, (19, Route de BAYONNE 40 230 BENESSE-MAREMNE) et seront annexées au registre,
- Communiqués par voie électronique à l'adresse courriel : [pref-observations-asf@landes.gouv.fr](mailto:pref-observations-asf@landes.gouv.fr) et seront annexés au registre.

Les courriers et courriels devront parvenir au président de la commission d'enquête au plus tard le mardi 30 juin 2015 à 23h59.

En outre, les observations écrites et orales du public pourront également être reçues par les commissaires enquêteurs lors de leurs permanences fixées à l'article 6 ».

L'article 6 de l'arrêté départemental précise en outre : « Le public pourra également participer à une réunion d'information et d'échanges qui se tiendra le vendredi 29 mai à 19h00 dans la salle du foyer de BENESSE MAREMNE.

L'article 7 de l'arrêté départemental précise: « Avant le début de l'enquête publique, notifications individuelles du dépôt des dossiers de l'enquête en mairie seront adressées, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, aux propriétaires et usufruitiers visés dans l'état parcellaire.

En cas de domicile inconnu, la notification sera affichée en mairie.

Les propriétaires auxquels est faite cette notification sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité ou, s'ils ne sont plus propriétaires, de donner tous renseignements en leur possession sur leur identité ou des propriétaires actuels.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

L'article 8 de l'arrêté départemental précise :

« A l'expiration du délai d'enquête, soit le mardi 30 juin 2015, les registres d'enquête seront mis à la disposition du Président de la commission d'enquête et clos par lui."

Dans les huit jours suivants la réception du dossier d'enquête et des documents annexés, le Président de la commission d'enquête rencontrera Monsieur RIONDY, Directeur, responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans procès-verbal de synthèse. Il disposera alors de quinze jours pour produire ses observations éventuelles. La commission d'enquête disposera d'un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, soit jusqu'au jeudi 30 juillet 2015, pour remettre au préfet, son rapport et ses conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques requises ».

L'article 9 de l'arrêté départemental indique :

« Une copie du rapport et des conclusions sera déposée dans chaque mairie ainsi qu'à la préfecture des Landes (Direction des actions de l'Etat et des collectivités locales, Bureau des actions de l'Etat) pour y être sans délai, tenu à la disposition du public pendant 1 an».

L'article 10 de l'arrêté départemental précise :

« Des informations peuvent être demandées auprès du Maître d'ouvrage VINCI, AUTOROUTES DU SUD DE LA France (ASF) :

Madame Nathalie HA

Direction d'opérations A63 -BIARRITZ

Echangeur n°5 BAYONNE SUD-Route de MAIGNON

CS 70107 64601 ANGLET CEDEX

[A63osgm.enquetepublique@vinci-autoroutes.com](mailto:A63osgm.enquetepublique@vinci-autoroutes.com)

[www.vinci-autoroutes.com](http://www.vinci-autoroutes.com) / 05 59 41 56 07 ».

### **MESURES DE PUBLICITÉ**

L'article 11 de l'arrêté départemental précise :

« Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié par le préfet en caractères apparents 15 jours au mois avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans les départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques."

Cet avis sera en outre, publié par les soins des maires de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, SAUBION, ANGRESSE, BENESSE-MAREMNE, CAPBRETON, LABENNE, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX et ONDRES, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci par voies d'affiches et éventuellement par tout autre procédé en usage dans le commune.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, il sera procédé, par les soins du responsable du projet (ASF), à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet lisible et visible de la voie publique.

Il sera justifié de l'accomplissement de ces formalités de publicité par un certificat des maires et par la production des journaux contenant les insertions.

L'avis d'enquête sera également publié sur le site internet de la préfecture des Landes :

[www.landes.gouv.fr](http://www.landes.gouv.fr) . »

### **Loi sur l'Eau**

L'article 11-bis de l'arrêté départemental indique :

« Les conseils municipaux des communes de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, SAUBION, ANGRESSE, BENESSE-MAREMNE, CAPBRETON, LABENNE, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX et ONDRES, seront appelés à donner un avis sur la demande d'autorisation, dès le début de l'enquête. Ne seront pris en considération que les avis émis au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête ».

### **Mise en compatibilité du document d'urbanisme**

L'article 12 de l'arrêté départemental précise :

« Après la remise du rapport de la commission d'enquête sur l'enquête unique, le préfet soumettra pour avis aux conseils communautaires de MAREMNE-ADOUR-CÔTE-SUD (MACS) et du SEIGNANX, compétents en matière d'urbanisme sur les communes :

- Le dossier soumis à l'enquête,
- Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête,
- Le Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

Les communautés de communes disposeront de deux mois pour se prononcer sur le projet, passé ce délai, l'avis des communautés de communes en matière de compatibilité des PLU est réputé favorable ».

#### ***2.2.5 Le rôle de la commission d'enquête dans le cadre de l'organisation de l'enquête:***

Les registres d'enquête destinés à recevoir les observations du public en mairies, au siège de l'enquête à la préfecture des Landes, ont été visés et paraphés par les soins du Président de la commission et d'un des membres titulaires de la commission (Madame Marion THENET) en préfecture des Landes le 11 mai 2015 et remis aux services préfectoraux pour diffusion dans les mairies concernées par l'enquête publique.

Les dossiers techniques et administratifs destinés à l'information du public ont été visés et paraphés par les soins du Président de la commission et d'un des membres titulaires de la commission (Madame Marion THENET) en préfecture des Landes le 11 mai 2015 et remis aux services préfectoraux pour diffusion dans les mairies concernées par l'enquête publique.

#### ***2.2.6 Le rôle de la commission d'enquête dans la tenue des permanences.***

La tenue des permanences est prévue dans les mairies concernées et fixée par l'arrêté préfectoral du 30 avril 2015. Les mairies concernées ont mis à la disposition de la commission d'enquête des locaux appropriés en fonction de leurs moyens.

### **2.2.7 Les demandes de complément de dossier par la commission d'enquête.**

La commission d'enquête n'a pas jugé utile de demander des compléments au dossier soumis à enquête publique. Un examen du dossier entre le maître d'ouvrage, les services de l'Etat et la commission d'enquête avant l'ouverture de celle-ci a été réalisé, et a conclu qu'il était complet et conforme aux prescriptions des codes de l'environnement et de l'urbanisme.

### **2.2.8 Les réponses du maître d'ouvrage.**

Le maître d'ouvrage a précisé à la commission d'enquête dès sa nomination qu'il répondrait favorablement à toute demande visant à apporter des pièces complémentaires au dossier.

### **2.2.9 Les contacts préalables.**

La commission d'enquête a pris contact préalablement à l'ouverture de l'enquête publique avec la Maitre d'ouvrage pour obtenir des précisions sur le dossier. Une réunion de présentation du dossier d'enquête publique a eu lieu le jeudi 24 avril 2015 à l'adresse suivante :

Direction d'opérations A63 –BIARRITZ  
Echangeur n°5 BAYONNE SUD-Route de MAIGNON  
CS 70107 64601 ANGLET CEDEX

La commission d'enquête a rencontré l'ensemble des maires concernés par l'enquête publique aux dates suivantes :

- M. Eric Guilloteau maire d'Ondres et président de la communauté de communes du Seignanx le 11 mai 2015 ;
- M. Jean-François Monet maire de Bénesse-Maremne et vice-président de la CC « Maremne Adour Côte Sud » (MACS), le 12 mai 2015 ;
- M. Patrick Laclède, maire de Capbreton, le 18 mai 2015 ;
- M. Arnaud Pinatel, maire d'Angresse, le 18 mai 2015 ;
- M. Michel Penne, maire de St Geours de Maremne, le 18 mai 2015 ;
- M. Pierre Çabaloué, maire de Saubion, le 18 mai 2015 ;
- Mme. Marie Apathie, maire de St Vincent de Tyrosse, le 18 mai 2015 ;
- M. Lionel Causse, maire de St Martin de Seignanx, le 19 mai 2015 ;
- M. Jean-Luc Delpuech, maire de Labenne, conseiller départemental, le 19 mai 2015.

Au cours de cette visite, la commission a écouté les interrogations des maires sur le dossier d'enquête publique, vérifié l'affichage, et décrit le fonctionnement de l'enquête publique.

Par ailleurs, la commission a été reçue par :

- M. Eric Kerrouche, président de la communauté de communes « Maremne Adour Côte Sud (MACS) "le 18 mai 2015 ;
- M. Francis Lapébie, président du Syndicat mixte de rivière « Côte-sud » (anciennement Bourret Boudigau) le 15 juin 2015 ;

### **2.2.10 La visite des lieux.**

Une visite détaillée des lieux par la commission d'enquête, en compagnie des représentants du maître d'ouvrage, s'est déroulée le jeudi 23 avril 2015 après-midi, avant l'ouverture de l'enquête publique. Une deuxième visite d'une journée complète s'est déroulée le 22 mai 2015.

La commission d'enquête a pu parcourir les 27 kilomètres du projet, repérer le positionnement des ouvrages de franchissement de l'A63, de la voie ferrée BORDEAUX- HENDAYE et des ouvrages hydrauliques.

Des visites ponctuelles ont été réalisées en cours d'enquête publique, à la demande du public et notamment de la présidente de l'association « Bénesse-Environnement » par le Président de la commission d'enquête les 8 et 26 juin 2015

### **2.3 La concertation préalable.**

#### **2.3.1 Officielle**

##### 2.3.1.1 Réunions de concertation pour le public

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

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

##### 2.3.1.2 Calendrier des réunions de concertation pour le public

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

<b>Collectivités</b>	<b>Dates</b>
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	02 Décembre 2013, 29 septembre 2014 15 Décembre 2014
BENESSE-MAREMNE	04 Décembre 2013 10 Décembre 2013
ONDRES	03 Décembre 2013 17 juillet 2014.
SAUBION	17 Décembre 2013,
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE	18 Décembre 2013, 05 juin 2014, 05 Décembre 2014

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

ANGRESSE	23 Décembre 2013, 07 janvier 2014,
Préfecture des Landes et élus des communes concernées	13 Janvier 2014
Communauté des Communes MAREMNE ADOUR CÔTE SUD (MACS)	31 Janvier 2014
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX	15 Septembre 2014
Chambre d'agriculture des Landes et exploitants agricoles	09 Mars 2015

2.3.1.3 Calendrier des réunions de concertation pour les associations.

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

2.3.1.4 Information par voie de presse.

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

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

**2.3.2 Officiuse**

A la connaissance de la commission, aucune concertation officieuse n'a été conduite.

**2.4 L'information effective du public.**

***2.4.1 La publicité légale de l'enquête dans la presse et par voie d'affichage.***

**Publicité dans la presse :**

Conformément aux dispositions de l'article 11 de l'arrêté départemental du 30 avril 2015, l'avis au public devait faire l'objet d'une publication dans la presse locale diffusée dans les départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques.

L'avis au public a été publié dans les quotidiens départementaux suivants :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Pour le premier avis

Pour le département des Landes :

- ✓ Dans le quotidien *SUD-OUEST* édition des Landes du jeudi 07 mai 2015 dans la rubrique « Annonces légales et officielles » page 24 annonce 61473790\_BTR (pièce jointe en annexe en photocopie).
- ✓ Dans l'hebdomadaire Les Annonces Landaises n° 3644 du samedi 09 mai 2015, page 8 dans la rubrique « Annonces légales » (pièce jointe en annexe en photocopie).

Pour le département des Pyrénées-Atlantiques :

- ✓ Dans le quotidien *SUD-OUEST*, du jeudi 07 mai 2015 édition du Pays Basque dans la rubrique « Annonces légales et officielles » page 25 annonce 61474960\_BTR (pièce jointe en annexe en photocopie).

Pour le deuxième avis

Pour le département des Landes :

- ✓ Dans le quotidien *SUD-OUEST* édition des Landes du jeudi 28 mai 2015 dans la rubrique « Annonces légales et officielles » page 26 annonce 61473790\_BTR (pièce jointe en annexe en photocopie).
- ✓ Dans l'hebdomadaire Les Annonces Landaises n° 3647 du samedi 28 mai 2015, page 8 dans la rubrique « Annonces légales » Annonce 541647 (pièce jointe en annexe en photocopie).

Pour le département des Pyrénées-Atlantiques :

- ✓ Dans le quotidien *Sud-Ouest* du jeudi 28 mai 2015 édition du Pays Basque dans la rubrique « Annonces légales et officielles » page 25 annonce 61474960\_BTR (pièce jointe en annexe en photocopie).
- ✓ Dans le quotidien *La République des Pyrénées* des samedi 30 et dimanche 31 mai 2015 dans la rubrique « Annonces et annonces officielles » page 34 annonce 61474960\_BTR (pièce jointe en annexe en photocopie).

**Publicité sur le site internet de la préfecture des Landes :**

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

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

**2.4.2 La publicité légale de l'enquête au voisinage du tracé de l'ouvrage.**

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

Cet affichage sur site, à proximité du tracé projeté de l'ouvrage, a fait l'objet de quatre constats d'huissier. Ces constats ont été réalisés par :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- Maîtres Christine BUGAT et Maître François GUILLERME huissiers de justice associés demeurant résidence « FIGARO » Avenue d'ASPREMONT BP 27 à SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE 40 230 ont constaté l'affichage réalisé aux abords du tracé les 12 mai 2015, 26 mai 2015, 15 juin 2015, et 29 juin 2015.

Ces constats d'huissiers sont joints au présent rapport.

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

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

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

## **2.5 Les autres actions d'information du public réalisées par :**

### ***2.5.1 L'administration.***

Aucune information particulière du public n'a été conduite par l'administration.

### ***2.5.2 Les élus.***

Aucune information particulière du public n'a été conduite par les élus. Toutefois, certaines communes ont relayé l'avis d'enquête et notamment les dates et heures de permanences sur panneaux lumineux d'informations communales. Par ailleurs, à Bénesse-Maremne, une affiche particulière pour informer de la tenue de la réunion d'information et d'échanges a été apposée à divers endroits. En outre les associations (Bénesse-environnement et Les riverains du Seignanx) ont largement relayé les informations auprès de leurs adhérents ou plus généralement des riverains de l'autoroute.

### ***2.5.3 La commission d'enquête elle-même.***

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

Le procès verbal de cette réunion est joint au présent rapport.

### ***2.5.4 Publicité de l'enquête parcellaire.***

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

La commission a vérifié l'affichage de 42 correspondances non envoyées, faute d'adresse connues du propriétaire concernées et de 31 correspondances retournées

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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

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

## **2.6 Les incidents relevés lors du déroulement de l'enquête publique.**

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

La commission a pu renseigner le public pendant les permanences qu'elle a tenue à l'aide d'un outil numérique fourni par le Maître d'ouvrage, permettant de visualiser le projet en deux et trois dimensions dans son environnement. (Logiciel Terra)

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

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

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

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

## **2.8 Description comptable des observations.**

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

### **2.8.1 Classification des Observations**

#### 2.8.1.1 En fonction du mode de dépôt

<b>Mode de dépôt</b>	<b>Nombre</b>
Registre de BENESSE-MAREMNE	45
Registre de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	18
Registre de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE	11
Registre de SAUBION	11
Registre de ANGRESSE	21
Registre de LABENNE	15
Registre de ONDRES	12
Registre de SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX	5
Registre de CAPBRETON	1
Registre de MONT-DE-MARSAN	0
Courrier	10
Internet	4
Entretiens	12
RIE	12
Visite sur place	1

#### 2.8.1.2 En fonction de la catégorie de l'intervenant

<b>Type d'intervenant</b>	<b>Nombre</b>
Entreprise	4
EPCI/Collectivité territoriale/élu	26
Institution publique	1
Particulier	136
Syndicat/Association/Groupement	7
Pétitions	4

#### 2.8.1.3 En fonction de la commune concernée

<b>Commune</b>	<b>Nombre</b>
BENESSE-MAREMNE	44

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	26
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE	12
SAUBION	14
ANGRESSE	23
LABENNE	24
ONDRES	17
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX	6
CAPBRETON	2
Toutes	7
Non précisée	12

Le total supérieur à 178 s'explique par le fait qu'une même observation peut concerner plusieurs communes désignées.

A noter que sur les 207 questions relatives au cadre et à la qualité de vie des populations, 130 portent sur les nuisances sonores.

### **2-9 Avis des conseils municipaux**

Conformément aux dispositions de l'article 11 de l'arrêté prescrivant cette enquête, les conseils municipaux des neuf communes concernées étaient appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, au plus tard dans les quinze jours suivants la clôture de l'enquête. 4 conseils municipaux se sont prononcés dans les délais prescrits<sup>2</sup>. En outre et sans qu'une délibération formelle ait été transmise à la commission, M. le maire de Saubion a tenu à indiquer, dans son courrier du 17/06/2015 « les observations émises par le Conseil Municipal de SAUBION sur le projet d'élargissement le l'A 63 » :

Les conseils municipaux qui se sont prononcés ont donné un avis favorable sur le projet dans son ensemble avec les exigences, réserves ou recommandation suivantes

#### **2.9.1 BENESE-MAREMNE**

INDIQUE qu'il est nécessaire de prendre en compte les demandes des riverains, qu'ils soient représentés par l'association « « Bénesse environnement » ou pas - notamment sur la partie acoustique- même si de réelles avancées ont été accomplies depuis l'origine du projet.

RAPPELLE qu'au cours du mois de mai 2013, suite à un accident autoroutier concernant un poids lourd, une pollution à l'anglamol a été enregistrée sur l'environnement- pollution qui est toujours notable sur le terrain, rendant encore impossible toute exploitation à l'heure actuelle.

A l'époque, c'est l'absence de bassin de rétention qui a contribué à cette pollution, toujours présente.

<sup>2</sup> Bénesse-Maremne, Labenne, St-Geours-de-Maremne et St-Martin-de-Seignanx

Or, nous notons qu'il est prévu la réalisation d'un bassin, à proximité de l'endroit (BM 536) du sinistre

Il s'avère donc réellement opportun de déplacer de quelques mètres ce bassin, de manière à le situer et à travailler précisément sur la parcelle touchée en 2013 et inexploitable (A63 sens Bayonne) ; et non pas de laisser le nouveau bassin à l'endroit proposé sur les plans du projet.

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 de Bénesse-Maremne.

SOLLICITE, dans le cadre des compensations écologiques propres à ce projet, qu'une priorité soit donnée aux barthes de Bénesse-Maremne, puisque *« c'est notre commune qui va subir fortement l'impact de cet élargissement. »*

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. »*

SOUHAITE VIVEMENT, qu'à l'issue des travaux d'élargissement de l'axe autoroutier, l'aménagement d'un axe de délestage entre la route RD 465 et la route RD 28 soit réalisé, de manière à améliorer de façon notable la fluidité et la sécurité dans notre village.

### **2.9.2 ST MARTIN DE SEIGNANX**

DEMANDE:

- 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.
- de prendre en compte 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.
- de porter une attention particulière à la collecte et au traitement des eaux pluviales permettant d'améliorer la situation actuelle pour le milieu récepteur.

### **2.9.3 ST GEOURS DE MAREMNE**

#### 1. Partie acoustique

Si globalement nos demandes ont été entendues, il y a lieu de prendre en compte

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.

En effet, 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.* »

#### 2. Ecoulement des ruisseaux

Assurer de manière efficace les écoulements traversant l'A63 en prenant également les mesures appropriées pour les zones humides de proximité.

#### 3. Voies latérales

Le rétablissement de toutes les voies (qu'elle qu'en soit la nature) devra être remis en état dès l'instant où elles auront été altérées par les travaux.

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.

#### 4. Les Ponts

La reconstruction du pont de la route des Monts devra être suffisamment large pour :

- Assurer le croisement des véhicules agricoles
- et réaliser une liaison douce sécurisée permettant le passage des cycles et piétons.

Aménager le pont situé au nord du village en direction d'Atlantisud pour créer une liaison douce sécurisée.

- Cet axe est le point de passage obligé reliant Saint Geours de Maremne à Magesq dans le cadre du schéma communautaire des liaisons douces.
- Cet axe est le point de passage obligé reliant notre collège, notre groupe scolaire et le cœur du bourg à Atlantisud, abritant le centre aquatique Aygueblue et le pôle économique majeur de notre territoire (600 emplois à ce jour avec de nouveaux permis de construire déposés dont celui du projet communal - groupe Auchan - au potentiel de 500 emplois supplémentaires à terme rapproché)

## 5. Les surfaces agricoles et sylvicoles

Il y a lieu de réduire au maximum les emprises sur les terres agricoles et sylvicoles afin de pénaliser à minima les propriétaires et exploitants de Saint Geours de Maremne.

Dans le cadre de cette enquête le Conseil Municipale est invité à donner son avis sur la demande d'autorisation.

### **2.9.4 LABENNE**

- Demande que la cession des parcelles soit liée au projet d'élargissement
- Sollicite des ASF des justifications techniques pour l'acquisition des parcelles A0120, A0147 et B1160

### **2.9.5 SAUBION**

- 1) Au niveau des aires de repos SAUB-OUEST et SAUB-EST: Il est important de prévoir une voie de servitude bitumée car elle a vocation à servir, en plus de la desserte des propriétés riveraines, d'accès à tous les services de secours (Pompiers, Ambulances...). La voie de contournement existante, ouverte à la circulation, avait été simplement empierrée, et, très vite, nous avons constaté son état de dégradation jusqu'à devenir quasiment impraticable et donc impropre à d'éventuelles évacuation des usagers de l'A 63. Une remise en état régulière représenterait un coût trop important pour la commune.

Notre autre inquiétude sur ces sites concerne le traitement des eaux usées et eaux de surface: Nous souhaiterions que des micro-stations soient installées en amont des systèmes de lagunage afin de pallier à tout risque de pollution.

- 2) Pont sur la RD 112: Le nouveau pont devra avoir une largeur suffisante pour intégrer l'emprise d'une piste cyclable.
- 3) Pont sur la RD 337: Un point de tri sélectif existe actuellement sur le terrier 105. Il devra être maintenu soit sur son emplacement actuel, soit sur la nouvelle voie de déviation prévue sur les terriers 103-123- et 108. Son accès devra être stabilisé pour permettre le stationnement des usagers, mais aussi avoir une emprise suffisante pour que les camions du SITCOM procèdent aux remplacements des différents containers.

## **2.10 Les observations qui n'ont pas de rapport direct avec l'enquête publique.**

Les observations qui n'ont pas de rapport direct ou ne sont pas référencables avec l'enquête publique sont au nombre de huit.

### **2.10.1 Classement par thème.**

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

<b>Thème</b>	<b>Nombre</b>
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	1
Projet technique soumis à l'enquête	96

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Cadre et qualité de vie des populations	207
Activités agricoles et sylvicoles	32
Eaux et Milieux naturels	61
Organisation et impacts du chantier	54
Parcellaire	81
Organisation de l'enquête	4
Question non référençables et hors sujet	8
Tous	3

### **2.10.2 Les pétitions.**

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

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

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

### **2.10.3 Les compléments et précisions transmises en cours d'enquête publique.**

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

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

Ces modifications ont été transmises par E-mail le 02 juin 2015 à la mairie de LABENNE et visées par le commissaire enquêteur lors de sa permanence du 11 juin 2015.

### **2.11 : Procès-verbal de Synthèse des observations**

En application des dispositions de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de synthèse des observations.

Ce procès-verbal a été remis au Maître d'ouvrage le 07 juillet 2015, en conformité des dispositions de l'article R.123-16 du Code de l'Environnement.

### **2.12 Mémoire en réponse au Procès-verbal de Synthèse des observations**

Le Maître d'Ouvrage a remis son mémoire en réponse à la commission le 30 juillet 2015, soit huit jours au-delà de la limite de 15 jours fixée par l'article R.123-18 du Code de l'Environnement. En conséquence, le Président de la commission a demandé à Madame le Préfet des Landes un délai supplémentaire pour la remise du rapport en application des dispositions de l'article L.123-15 du code de l'Environnement. Par lettre du 24 juillet 2015, Madame le Préfet des Landes fixe au 11 août 2015 la date de remise du rapport de la commission à la préfecture des Landes.

La réponse formulée le 30 juillet rappelait notamment « *que, dans quelques cas particuliers, les emprises définies pour l'enquête l'ont été en réservant deux possibilités d'implantation d'un ouvrage et estimait que 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.* » Etaient 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 ».

Le maître d'ouvrage joignait à son mémoire en réponse les documents graphiques (parcellaire, emplacements réservés) ainsi modifiés. Toutefois, dans un courriel en date du 5 août 2015 il précisait que, pour la commune de Bénesse-Maremne, « *les plans des emplacements réservés du dossier (pouvaient rester) inchangés, malgré les réductions d'emprise intervenues sur cette commune en deux endroits (...). L'examen précis de l'emplacement réservé (actuel) montre qu'aux deux endroits concernés, il ne présente aucune sur-largeur côté « terre » pour des bassins.* Il demandait par ailleurs de corriger la réponse apportée à la question Q 824 du PV de synthèse « *puisque la mise en cohérence évoquée entre les modifications parcellaires et les MECDU s'est avérée ne pas être nécessaire pour la commune de Bénesse-Maremne.* »

## Résumé du chapitre II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un **Procès-Verbal de Synthèse des observations** a été établi par la commission, et **remis au Maître d'ouvrage (VINCI-Autoroutes), le 07 juillet 2015**, dans les huit

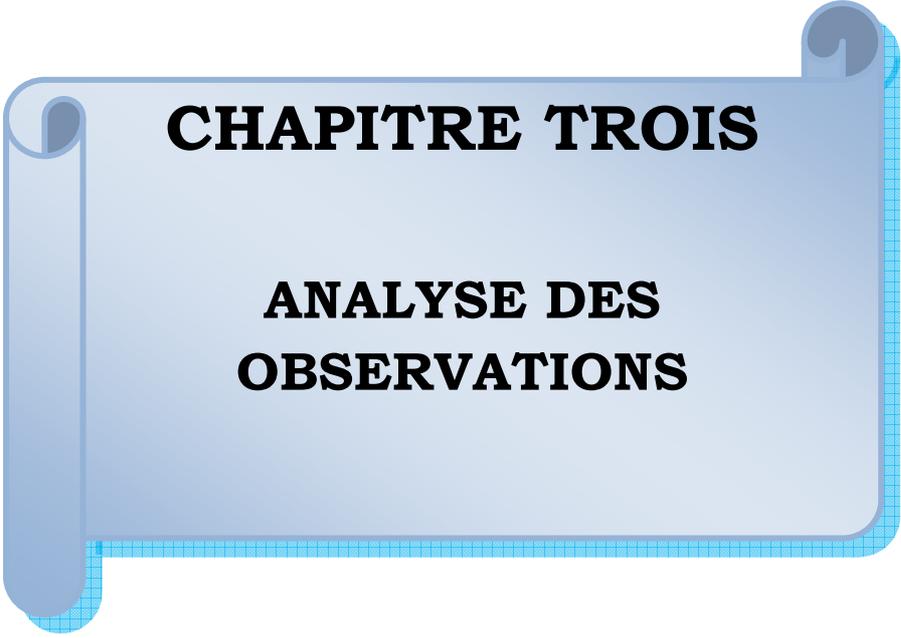
jours suivant la clôture de l'enquête publique, conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'Environnement

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

**Le Maître d'Ouvrage, (VINCI-Autoroutes), a transmis son « Mémoire en réponse »** au Procès-Verbal de Synthèse de la commission **le 30 juillet 2015** au Président de la commission. Ce mémoire a été complété par un courriel reçu le 5 août 2015.

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

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



## **CHAPITRE TROIS**

### **ANALYSE DES OBSERVATIONS**

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

### **3.1. Projet technique soumis à l'enquête :**

#### ***3.1.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème, questions posées et réponses du maître d'ouvrage***

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 :

<b>Thème</b>	<b>Nombre de questions</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>96</b>

##### **3.1.1.1 Sous-Thème 1 : Bitumage voie de contournement**

Ce sous-thème a été abordé par la commune de SAUBION et concerne le bitumage et l'entretien de la voie de contournement des Aires de Repos EST et OUEST de SAUBION. Cette voie n'est actuellement pas bitumée, son état est très dégradé, et elle sert à l'approvisionnement et aux services de secours. La commune de SAUBION 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 ?

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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.

#### Avis de la Commission d'enquête

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

- A court terme (pendant la phase travaux) de remettre à niveau les deux accès aux aires de SAUBION.

- A long terme : **elle recommande la passation d'une convention tripartite de gestion de ces accès**, entre la commune de SAUBION (en principe propriétaire des voies), la Communauté des Communes MAREMNE-ADOUR-CÔTE-SUD (MACS), (en principe gestionnaire de ces voies), et le concessionnaire (Vinci-Autoroutes, maître d'ouvrage de la mise à niveau), pour l'entretien à long terme.

#### 3.1.1.2 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.

3.1.1.2.1 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 ?

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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.

#### Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la décision du Maître d'ouvrage de maintenir l'accès à la parcelle A n° 1195 pendant les travaux, et après leur achèvement.

3.1.1.2.2 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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la décision du Maître d'ouvrage d'examiner en liaison avec les propriétaires et les services de contrôle les propositions de Monsieur DE BLIGNIERES.

3.1.1.2.3 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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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

Réponse du Maître d'ouvrage

- **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 / Bénesse 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 demanderesses. L'engagement d'une telle démarche ne préjuge en rien de l'aboutissement et la réalisation de l'équipement qui devra être financé par les collectivités demanderesses.
- **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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que :

- La création d'échangeurs nouveaux ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). En conséquence le projet soumis à enquête publique ne prévoit pas la construction de nouveaux échangeurs.

Toutefois, la création de nouveaux échangeurs est possible à condition de respecter la procédure décrite ci-après :

- La demande d'échangeurs nouveaux (en dehors du périmètre de la concession d'ASF) doit être faite au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.
- Au vu de la demande, le Ministre ou son représentant peut ou non demander au concessionnaire d'engager une procédure particulière

débutant par l'étude d'opportunité, intégrant un volet socio-économique et un volet de faisabilité technique. Ces études sont à la charge financière des collectivités 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.
- La construction d'aires de covoiturage ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). Par contre, le concessionnaire (Vinci Autoroutes) est ouvert à la mise en œuvre d'un partenariat avec les collectivités intéressées. La commission d'enquête recommande la mise en œuvre d'un tel partenariat.

### 3.1.1.3 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, BENESSE-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 BENESSE-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 ?

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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 Madame 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, ...).

#### Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que :

- Le Maître d'ouvrage et concessionnaire (Vinci Autoroutes) souhaite mettre en place un calendrier de réunions régulières avec les collectivités concernées par le projet pendant environ cinq ans (Période qui comprend la finalisation des études et la réalisation des travaux),
- Le Maître d'ouvrage et concessionnaire (Vinci Autoroutes) est favorable à la mise en œuvre d'un comité de suivi, et s'engage à proposer à Madame le Préfet de constituer formellement un Comité de suivi.
- 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,

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- 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, ...).

La commission d'enquête **recommande la mise en œuvre de ces trois engagements du Maître d'ouvrage et concessionnaire**

#### 3.1.1.4 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.

3.1.1.4.1 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 ?

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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.

#### Avis de la Commission d'enquête

La construction d'aires de covoiturage ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). Par contre, le concessionnaire (Vinci

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Autoroutes) est ouvert à la mise en œuvre d'un partenariat avec les collectivités intéressées. **La commission d'enquête recommande la mise en œuvre d'un tel partenariat.**

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de l'engagement du concessionnaire d'engager 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).

La commission d'enquête **recommande la mise en œuvre de cette démarche avec les collectivités locales demanderesses** (Communes d'ONDRES, de BENESSE-MAREMNE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête **recommande que les collectivités locales demanderesses** (Communes d'ONDRES, de BENESSE-MAREMNE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE) **fassent connaître au plus vite leur volonté de participer à la démarche volontaire proposée par le concessionnaire.**

3.1.1.4.2 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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la nécessité de maintenir la géométrie de l'emprise prévue au dossier d'enquête publique car elle est nécessaire à la réalisation du projet.

3.1.1.4.3 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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 :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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 abaissements 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 ;

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- côté Ouest : 2 bâtis sont très proches et en contrebas 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 de 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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- *Pour tous les bassins, présence de la nouvelle ligne Haute Tension le long de la RD 810 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 RD 810.

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la disponibilité du Maître d'ouvrage pour apporter tous les compléments d'information ou d'explications au Conseil Municipal.

En outre, comme annoncé, le Maître d'ouvrage 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.

La commission d'enquête **recommande la mise au point du dossier technique en partenariat avec la commune de LABENNE.**

3.1.1.4.4 Monsieur BIREMONT de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE (observation A63-SVT-IND-0141) estime qu'il serait préférable de reconstruire le pont situé près du

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des études conduites par le concessionnaire et des avantages de décaler légèrement l'ouvrage vers l'Espagne.

Les avantages de la solution proposée par le concessionnaire sont supérieurs aux inconvénients.

3.1.4.5 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de l'impossibilité de construire un nouveau passage supérieur qui ne fait pas partie du programme concédé par l'Etat au Maître d'ouvrage et concessionnaire.

3.1.1.4.6 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 avoir à 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que la création d'une nouvelle entrée/sortie au nord d'ONDRES ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). En conséquence le projet soumis à enquête publique ne prévoit pas la construction d'une nouvelle entrée/sortie.

Toutefois, la création de nouvelles entrées/sorties sont possibles à condition de respecter la procédure décrite ci-après :

- La demande de nouvelles entrées/sorties (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.

3.1.1.4.7 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 :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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 m<sup>2</sup> 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Réponse du Maître d'ouvrage à la question Q 741.

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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des études complémentaires conduites par le concessionnaire et des modifications apportées au plan parcellaire.

**Elle recommande leur prise en compte.**

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête **recommande la mise en œuvre d'une solution définie en concertation avec le propriétaire Madame Marie.**

3.1.1.4.8 Monsieur de BLIGNÈRES (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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête **recommande de rechercher une solution en concertation avec le propriétaire Monsieur DE BLIGNERES.**

3.1.1.4.9 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 ?

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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.

#### Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que cette demande est de la compétence du Conseil Départemental des Landes.

3.1.1.4.10 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 ?

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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 d'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 demanderesses, 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.

#### Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que :

- La création d'échangeurs nouveaux ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). En conséquence le projet soumis à enquête publique ne prévoit pas la construction de nouveaux échangeurs.

Toutefois, la création de nouveaux échangeurs est possible à condition de respecter la procédure décrite ci-après :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

- 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.
- 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.

#### 3.1.1.5 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 BENESSE-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.

3.1.1.5.1 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 ?

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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-Maremne 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-Maremne et Salles (100 km) et en cours plus au sud entre Ondres et

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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.

Avis de la Commission d'enquête

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

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

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

3.1.1.5.2 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 BENESSE-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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que la gratuité des infrastructures concédées n'est pas du ressort du concessionnaire, mais de l'Etat concédant.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que le Maître d'ouvrage et le porteur du GPSO sont en liaison depuis longtemps et que le projet GPSO a intégré les données du projet de mise à 2X3 voies de l'A63.

Mais sa mise en œuvre reste éloignée dans le temps ce qui n'en fait pas un facteur déterminant dans la prise de décision d'aménagement de l'A63.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que le Maître d'ouvrage et le porteur du GPSO sont en liaison depuis longtemps et que le projet GPSO a intégré les données du projet de mise à 2X3 voies de l'A63.

Mais sa mise en œuvre reste éloignée dans le temps ce qui n'en fait pas un facteur déterminant dans la prise de décision d'aménagement de l'A63.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

Les acquisitions foncières vont être engagées sur le terrain à partir du 1<sup>er</sup> 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 :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> semestre 2020.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de ce calendrier.

3.1.1.5.3 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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 CD 40 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de cet engagement du concessionnaire de renforcer ses contacts avec le Conseil Départemental des Landes.

3.1.1.6 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 ».

3.1.1.6.1 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.

Réponse du Maître d'ouvrage

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-Mareme 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-Mareme 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.

Avis de la Commission d'enquête

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

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

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

3.1.1.6.2 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<sup>e</sup> 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)

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- préféreraient un échange de terres sylvicoles plutôt qu'une acquisition pure et simple par ASF.

Réponse du Maître d'ouvrage

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

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.

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte des études complémentaires réalisées par le Maître d'ouvrage qui conduisent aux corrections apportées aux emprises et en tant que de besoin aux emplacements réservés sur les communes de LABENNE, BENESSE-MAREMNE et ANGRESSE.

Elle **recommande la prise en compte des nouveaux documents graphiques annexés au mémoire en réponse** du 30 juillet 2015.

3.1.1.7 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur la propriété PELLIZON.

3.1.1.8 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 ?

Réponse du 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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur la propriété SNC FONCIERE LE BON COIN.

Elle **recommande de tout mettre en œuvre pour que les travaux d'élargissement et connexes ne remettent pas en cause la possibilité d'installer un assainissement individuel sur la parcelle 108/08** selon les prescriptions du SYDEC.

3.1.1.9 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.

3.1.1.9.1 M. le maire de BENESSE-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 BENESSE-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)

Réponse du Maître d'ouvrage

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 Bénesse Maremne, il s'agit de la RD n° 28 (et non RD71 située sur la commune de Labenne).

Avis de la Commission d'enquête

Le tableau récapitulatif (pièce E - annexe 6 – tableau 3.5 de l'Enquête Publique) démontre que les liaisons douces sont prises en compte par les tabliers des ouvrages d'art reconstruits, à l'exception de l'ouvrage par lequel la RD 810 (PS 1396-2) franchit l'autoroute à SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE. L'élargissement de cet ouvrage n'est pas nécessaire au projet de mise à 2X3 voies.

Le Maître d'ouvrage joint à son mémoire en réponse du 30 juillet 2015 un cahier de profils en travers qui vient compléter le dossier soumis à enquête publique.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

La commission estime que le programme des liaisons douces est correctement intégré dans le projet de mise à 2X3 voies. Au niveau de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, la liaison entre le bourg et ATLANTISUD souhaitée par Monsieur la Maire de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE peut se faire par la route des MONTs dont l'ouvrage est reconstruit et compatible avec le programme des liaisons douces.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte que les aires temporaires de travaux ne sont pas connues à ce stade d'avancement du projet (Avant-projet-Sommaire APS)

3.1.1.9.2 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 PS 1396-2 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 ?

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Réponse du Maître d'ouvrage

Voir réponse à question Q2925

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission estime que le programme des liaisons douces est correctement intégré dans le projet de mise à 2X3 voies. Au niveau de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, la liaison entre le bourg et ATLANTISUD souhaitée par Monsieur la Maire de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE peut se faire par la route des MONTS dont l'ouvrage est reconstruit et compatible avec le programme des liaisons douces.

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

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

Réponse du Maître d'ouvrage

Voir réponse à question Q2925

Avis de la Commission d'enquête

Le tableau récapitulatif (pièce E - annexe 6 - tableau 3.5 de l'Enquête Publique) démontre que les liaisons douces sont prises en compte par les tabliers des ouvrages d'art reconstruits, à l'exception de l'ouvrage par lequel la RD 810 (PS 1396-2) franchit l'autoroute à SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE. L'élargissement de cet ouvrage n'est pas nécessaire au projet de mise à 2X3 voies.

Au niveau de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, la liaison entre le bourg et ATLANTISUD souhaitée par Monsieur le Maire de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE peut se faire par la route des MONTS dont l'ouvrage est reconstruit et compatible avec le programme des liaisons douces.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Voir réponse à question Q2925

Avis de la Commission d'enquête

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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage  
Voir réponse à question Q2925

Avis de la Commission d'enquête

Au niveau de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, la liaison entre le bourg et ATLANTISUD souhaitée par Monsieur le Maire de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE peut se faire par la route des MONTs dont l'ouvrage est reconstruit et compatible avec le programme des liaisons douces.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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).

Avis de la Commission d'Enquête

La commission estime que le programme des liaisons douces est correctement intégré dans le projet de mise à 2X3 voies. Au niveau de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, la liaison entre le bourg et ATLANTISUD souhaitée par Monsieur le Maire de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE peut se faire par la route des MONTs dont l'ouvrage est reconstruit et compatible avec le programme des liaisons douces.

3.1.1.9.3 Le maire de Bénesse-Maremne 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'Enquête

La commission d'enquête prend acte que la définition du giratoire sur la RD 28 à BENESE-MAREMNE est menée conjointement avec les gestionnaire de la voie. Les

caractéristiques (diamètre et dispositifs de raccordement) seront arrêtées après accord du Conseil départemental des Landes.

3.1.1.9.4 L association Bénesse-Environnement et Monsieur DEVIVILLE de BENESE-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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de l'impossibilité technique d'utiliser un revêtement drainant au droit de la gare de péage de BENESE-MAREMNE.

Elle **recommande la mise en œuvre d'isolement de façades sur toutes les façades des bâtiments exposés.**

3.1.1.9.5 Monsieur DEVIVILLE de BENESE-MAREMNE demande que l'intensité lumineuse de l'éclairage de la gare de péage de BENESE-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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

L'intensité lumineuse d'une zone telle que la barrière de péage pleine voie de Bénesse Maremne 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des contraintes techniques d'intensité lumineuse de la gare de péage de BENESE-MAREMNE.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Elle prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage de réaliser une vérification et s'il ressort qu'une réduction est possible en respectant les obligations elle sera mise en œuvre.

3.1.1.9.6 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 parquées 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 LESCOUSTERE est-il prévu dans les emprises à acquérir ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Le chemin rural de Lescoustère, 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du rétablissement du chemin rural de LESCOUSTERE au nord de la RD 28, côté « terre » et de son raccordement sur le carrefour giratoire de cette même RD. Les emprises définies dans ce secteur permettent

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

ce raccordement, avec des caractéristiques géométriques conformes à un branchement sur un carrefour giratoire.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du rétablissement de la mise à niveau de la gare de péage de CAPBRETON 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate que la création d'échangeurs nouveaux ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). En conséquence le projet soumis à enquête publique ne prévoit pas la construction de nouveaux échangeurs.

Toutefois, la création de nouveaux échangeurs est possible à condition de respecter la procédure décrite ci-après :

- La demande d'échangeurs nouveaux (en dehors du périmètre de la concession d'ASF) doit être faite au Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.
- 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 demanderesses.

#### 3.1.1.9.7 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 BENESE-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 « Bénese-environnement<sup>3</sup> (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 ?

---

<sup>3</sup> « 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) »

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Réponse du Maître d'ouvrage à la question Q 741

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.

Réponse du Maître d'ouvrage à la question Q 542

Une pollution accidentelle a frappé la commune de Bénesse-Maremne 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

Elle **recommande toutefois que, indépendamment de la position définitive du bassin, une solution soit trouvée sur la pollution de ce site en partenariat entre le concessionnaire, les collectivisés territoriales et l'Etat.**

3.1.1.9.8 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:

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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 cette proposition ou mieux justifier la solution proposée dans le dossier ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**3.1.1.9.9** 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**3.1.1.9.10** 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Réponse du Maître d'ouvrage à la question Q 741

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.9.11 L'association BENESE-ENVIRONNEMENT (observation A63-BNM-IND-0106) note qu'au niveau du péage de Bénese 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 Bénese ? 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

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Réponse du Maître d'ouvrage à la question n° Q2941.

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**3.1.1.9.12 Monsieur GEMAIN Nicolas** (observation A63-BNM-IND-0108) de BENESE-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 BENESE-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 vèrnière 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 ?

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Réponse du Maître d'ouvrage

Il a été évoqué la possibilité d'assurer une continuité entre le rétablissement du chemin rural de Lescoustère 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 RD 465, 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 Bénesse Maremne et certains particuliers proches, de réfléchir à la transformation de cette voie de chantier en une « voie de lestage » de Bénesse 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Réponse du Maître d'ouvrage à la question Q 741

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**Q-29123** Le merlon projeté sur les parcelles 242 et 243 du terrier 129 peut-il être remplacé par un mur ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**Q-29124** Le bassin de rétention près du pont d'Angresse peut-il être redessiné ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**3.1.1.9.13 Monsieur DEVIVILLE** de BENESE-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 Bénese ?, sur la base de quels justificatifs ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Réponse du Maître d'ouvrage à la question Q 2981

Ce secteur est extrêmement compliqué du fait :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.9.14 Le conseil municipal de BENESE-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 covoiturage à la sortie du péage de Bénese ?, sur la base de quels justificatifs ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La construction d'aires de covoiturage ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). Par contre, le concessionnaire (Vinci Autoroutes) est ouvert à la mise en œuvre d'un partenariat avec les collectivités

intéressées. **La commission d'enquête recommande la mise en œuvre d'un tel partenariat.**

3.1.1.9.15 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.9.16 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 ? ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage. Elle **recommande donc la modification de la connexion de l'ouvrage FSE 506.**

3.1.1.9.17 Monsieur Eric KERROUCHE Président du MACS rappelle que « *le territoire, traversé par l'ouvrage, compte peu de voiries structurantes. De ce fait, les déplacements*

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

*entre les communes de SOORTS-HOSSEGOR, ANGRESSE, SAUBION, TOSSE, SEIGNOSSE et les échangeurs de l'autoroute sont tous reportés sur la RD 810, et traversent les bourgs de SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE et BENESSE-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 centres 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 soient 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... ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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 RD 810 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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

procédure. Une réponse a été faite pour le raccordement de Bénesse 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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 RD 810 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.9.18 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 RD 28 offrant une meilleure lisibilité 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,

Réponse du Maître d'ouvrage

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 (PS 448, PS 572 et PS 583) 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**Q-29182** Quel seront les tirants d'air des ouvrages réalisés, notamment sur la RD 810 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**Q-29183** Une modification du rétablissement du PS 448 sur la RD 71 à LABENNE, notamment pour réduire l'emprise<sup>4</sup> est-elle envisagée ? Comment ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

Le Conseil départemental avait demandé (cf. courrier PCG 40) 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

---

<sup>4</sup> Voir aussi l'observation de MM Graciet

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.9.19 L'association « Bénesse Environnement » constate le bassin BM 516 a une emprise trop importante sur le terrain agricole. Elle estime qu'un bassin du même type que celui fait au niveau du péage (BM 498) 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Cette observation est traitée par la réponse à la question Q29125

Réponse du Maître d'ouvrage à la question Q29125

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.10 Section courante

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

3.1.1.10.1 L'association BENESE-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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.10.2 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.10.3 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 ?

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.10.4 Monsieur SAINT GERMAIN Raymond BENESSE-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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Les emprises définies correspondent aux besoins du projet.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.10.5 FREYLER M. et Mme accompagnés 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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

3.1.1.11 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 :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

- 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.

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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 Bénesse Maremne.

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.

#### Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

- o 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.

#### Réponse du Maître d'ouvrage

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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

La position des bassins est maintenue.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

- 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, BENESSE-MAREMNE, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ;

Réponse du Maître d'ouvrage

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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

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 « Bénesse 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 Madame le Préfet. La composition du comité est fixée par Madame 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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

différents supports (articles de presse, bulletins d'information), animation de réunions, représentation de l'entité, pendant toute la durée du chantier.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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).

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

- o 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) ;

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

(S'agissant du) 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 reconstitution du profil en travers des ponts facilitant le passage de la faune.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

- o La gratuité de l'Autoroute ;

Réponse du Maître d'ouvrage

La demande de gratuité a été exprimée par Monsieur le Maire de Labenne, considérant que cela diminuerait la circulation sur la RD 810.

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

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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 :

- covisibilité 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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage

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

Avis de la Commission d'Enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

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

Réponse du Maître d'ouvrage  
(cf. Q 231 et ci-dessus)

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position du Maître d'ouvrage.

**3.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.**

3.1.2.1 Sous-Thème 1 : Bitumage voie de contournement

Le dossier soumis à enquête publique n'aborde pas ce sous-thème. La commission a donc posé une question spécifique au Maître d'ouvrage.

3.1.2.2 Sous-Thème 2 : Cadre de vie.

Le dossier soumis à enquête publique n'aborde pas ce sous-thème.

La commission a donc posé des questions spécifiques au Maître d'ouvrage. La réalisation d'aires de covoiturage aux trois échangeurs présents sur l'itinéraire (ONDRES, BENESSE-MAREMNE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE) est une demande forte des trois maires concernés. Leur réalisation ne fait pas partie du projet.

De même, la réalisation d'un échangeur supplémentaire au niveau d'ONDRES/BENESSE-MAREMNE ou SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE ne fait pas plus partie du projet.

3.1.2.3 Sous-Thème 3 : Concertation.

Le dossier soumis à enquête publique aborde ce sous-thème.

Le maître d'ouvrage précise qu'il a organisé des réunions d'information pour présenter aux élus et aux associations présentes sur le territoire, le déroulé de l'opération et les principes d'aménagement :

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

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

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)  
Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus  
Rapport de la Commission d'Enquête**

**Calendrier des réunions de concertation pour le public**

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

**Calendrier des réunions de concertation pour les associations.**

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

Bien qu'importante la concertation s'est avérée insuffisante aux yeux du public. Le conseil départemental a été oublié alors que le projet prévoit la démolition et la reconstruction d'ouvrages d'art permettant à des routes départementales de franchir l'Autoroute.

3.1.2.4 Sous-Thème 4 : Contrepropositions.

Le dossier soumis à enquête publique n'aborde pas ce sous-thème. La commission a donc posé une question spécifique au Maître d'ouvrage.

3.1.2.5 Sous-Thème 5 : Economie générale.

Le dossier soumis à enquête publique justifie la réalisation du projet d'Elargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE-ONDRES) dans

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

la pièce C-NOTICE EXPLICATIVE du dossier «Présentation générale de l'opération » (Pages 107 à 109).

Pour le Maître d'ouvrage l'opération se justifie par :

- Des conditions de circulation actuellement dégradées du fait de l'importance du pourcentage des Poids-Lourds).
- La nécessaire amélioration de la fluidité du trafic.
- La cohérence des aménagements réalisés de l'A63 entre son origine (La rocade de BORDEAUX), et la frontière espagnole. La section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE-ONDRES est actuellement à 2X2 voies entre deux sections aménagées à 2X3 voies.
- L'amélioration de la sécurité.
- L'adaptation du réseau au trafic notamment en période estivale.

La gratuité du péage demandée par le Conseil Municipal de LABENNE permettant de créer une rocade gratuite et définitive entre le sud des Landes et l'agglomération de BAYONNE n'est pas abordée par le dossier soumis à enquête publique. La commission a donc posé une question spécifique au Maître d'ouvrage.

#### 3.1.2.6 Sous-Thème 6 : Evaluation socioéconomique.

Le dossier soumis à enquête publique justifie la réalisation du projet d'Elargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE-ONDRES) dans la pièce C-NOTICE EXPLICATIVE du dossier «Présentation générale de l'opération » (Pages 105 à 109).

Le projet d'Elargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE-ONDRES) n'est pas uniquement justifié par l'augmentation du trafic, mais aussi et surtout par :

- Des conditions de circulation actuellement dégradées du fait de l'importance du pourcentage des Poids-Lourds).
- La nécessaire amélioration de la fluidité du trafic.
- La cohérence des aménagements réalisés du l'A63 entre son origine (La rocade de BORDEAUX), et la frontière espagnole. La section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE-ONDRES est actuellement à 2X2 voies entre deux sections aménagées à 2X3 voies.
- L'amélioration de la sécurité.

D'autre part, l'étude d'impact fait apparaître que l'autoroute A63 actuelle a été mise en service en 1982. A cette époque la réglementation n'imposait pas la collecte et le traitement des eaux de surface de la plateforme autoroutière. L'évolution de la réglementation impose la réalisation d'un réseau de collecte et de traitement que le dossier prévoit.

#### 3.1.2.7 Sous-Thème 7 : Impacts sur les eaux.

Le point particulier concernant les inondations qui seraient dues aux eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière n'est pas abordé dans le dossier. La commission a donc posé une question spécifique au Maître d'ouvrage.

L'analyse des observations relatives à l'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines, compte tenu des éléments figurant dans le dossier et des réponses du maître d'ouvrage est traitée au paragraphe 3.4 « Eaux et milieu naturel ».

#### 3.1.2.8 Sous-Thème 8 : Perte de valeur.

Le dossier soumis à enquête publique n'aborde pas ce sous-thème. La commission a donc posé une question spécifique au Maître d'ouvrage.

#### 3.1.2.9 Sous-Thème 9 : Points singuliers.

Le dossier soumis à enquête publique n'aborde pas tous les points singuliers évoqués par le public. La commission a donc posé des questions spécifiques au Maître d'ouvrage.

Toutefois, le dossier précise les points suivants :

➤ **Revêtement antibruit sur l'ensemble de l'itinéraire sauf à proximité de la gare de péage de BENESSE-MAREMNE**

« Un **revêtement de chaussée plus silencieux** que le revêtement actuel de l'autoroute sera mis en œuvre, apportant ainsi un gain acoustique sur l'ensemble de la section entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne. Toutefois, ce revêtement ne sera pas utilisé à hauteur de la barrière de péage de Bénesse-Maremme. Le maître d'ouvrage estime en effet que les sollicitations particulières de la circulation à cet endroit (freinage, accélérations) entraîneraient une détérioration trop rapide du revêtement. »

➤ **Les tabliers des ouvrages d'art reconstruits permettront la continuité des liaisons douces dont les plans sont établis par les EPCI (MACS et CC du SEIGNANX)**

Le dossier comporte à la fin de l'étude d'impact un tableau récapitulatif du dimensionnement des tabliers des ouvrages d'art reconstruits. Les caractéristiques des ouvrages de franchissement après élargissement de l'autoroute sont les suivantes :

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Commune	Voie	Type et lieu	Rétablissement	Projet						
				voies	Profil en travers hors ouvrage				Profil en travers sur/sous ouvrage	
					Chaussée	Bande dérasée	Berme	Cheminement modes doux	Chaussée	Trottoirs / cheminement modes doux
Ondres	Bretelle	PS 393	Existant conservé							
Ondres	RD 85	PS 395	Existant conservé	Sans changement						
Ondres	RD 26	PI 409	Rétabli en place	Sans changement						
Ondres	Chemin agricole	PI 420	Rétabli en place	Sans changement						
Ondres	Chemin d'Yrieu	PI 423	Rétabli en place	Sans changement						
Labenne	RD 126	PI 436	Rétabli en place	Sans changement						
Labenne	RD 71	PS 448	Dévié côté nord	2	6,5	2x1,5	2x0,75	Côté Bordeaux : 3+0,5 séparateur	6,5	Côté Bayonne : 0,5 Côté Bordeaux : 3+0,5 séparateur
Labenne	VF Bordeaux - Irun	PI 460	Elargi							

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

Labenne	RD 810	PI 464	Rétabli en place	Sans changement						
Labenne	Bretelle diff. Capbreton	PS 498	Dévié côté sud							
Bénesse Maremne	Chemin de Carrère	PI 511	Rétabli en place	Sans changement						
Bénesse Maremne	RD 28	PS 502	Dévié côté nord	Ouest : 3	11,5	2x1	2x0,75		11,2	Côté Bayonne : 1,5 Côté Bordeaux : 1
				Est : 2	8	2x1	2x0,75			
Bénesse Maremne	RD 465	PS 521	Dévié côté nord	2	5	2x1,5	2x0,75		5,5	Côté Bordeaux : 1,5 Côté Bayonne : 1
Bénesse Maremne	Chemin de la Taoulère	PA 541	Rétabli en place	Sans changement						
Bénesse Maremne	Chemin rural	PS 548	Dévié côté nord	1	3	2x1	2x0,75		5	Côté Bordeaux : 1,5 Côté Bayonne : 1
Angresse	RD 33	PI 564	Rétabli en place	Sans changement						
	RD 337	PS 572	Rétabli en place	2	6,5	2x1,5	2x0,75		7,5	Côté Bordeaux : 1,5 Côté Bayonne : 0,75
Saubion	RD 112	PS 583	Dévié côté nord	2	6,5	2x1,5	2x0,75	Côté Bayonne : 3+0,5 séparateur	6,5	Côté Bordeaux : 0,5 côté Bayonne : 3+0,5 séparateur

**A 63 Elargissement à 2X3 voies (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)**  
**Enquête publique unique du 26 mai 2015 au 30 juin 2015 inclus**  
**Rapport de la Commission d'Enquête**

St Vincent de Tyrosse	Chemin rural des Ménaouts	PS 611	Déviation côté ouest	2	4,5	2x1,5	2x0,75	Côté Bordeaux : 3+0,5 séparateur	5	Côté Bayonne : 1 Côté Bordeaux : 1,5
St Geours de Maremne	Chemin rural	PI 633	Rétabli en place	Sans changement						
St Geours de Maremne	Chemin rural	PS 647	Rétabli en place	2	5	2x1,5	2x0,75		5	Côté Bordeaux : 1 Côté Bayonne : 1,5
St Geours de Maremne	RD 810	PS 658	Existant conservé	Sans changement						
St Geours de Maremne	RD 824	PS 659	Existant conservé	Sans changement						
St Geours de Maremne	RD 824	PS 662	Rétabli en place	Sans changement						

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

Les autres observations du public ne sont pas abordées par le dossier soumis à enquête publique. Elles visent des situations individuelles. Le dossier d'enquête publique a été établi sur la base d'un projet d'Avant-projet-Sommaire (APS). Le traitement des situations individuelles nécessite de se référer à des études plus détaillées que le dossier soumis à enquête publique ne contient pas.

3.1.2.10 Sous-Thème 10 : Section courante.

Ce sous-thème concerne des demandes de particuliers relatives aux branchements de leur habitation aux réseaux publics, et des demandes justificatives de l'ampleur des acquisitions foncières projetées.

Le dossier d'enquête n'aborde pas ces questions très spécifiques. La commission a donc posé des questions spécifiques au Maître d'ouvrage.

**3.1.3. Appréciation de la commission d'enquête sur le projet technique**

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

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

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

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

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

3.1.3.1 Appréciation de la commission sur le bitumage de la voie de contournement.

Ce sous-thème ne concerne que la commune de SAUBION.

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

- A court terme (Pendant la phase travaux) de remettre à niveau les deux accès aux aires de SAUBION.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

3.1.3.2 Appréciation de la commission sur le cadre de vie.

Ce sous-thème concerne le rétablissement des accès aux parcelles pendant les travaux, la création de nouveaux échangeurs et des aires de covoiturage.

La commission d'enquête constate que :

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

La commission prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage de rétablir les accès aux parcelles pendant et après travaux.

La commission prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage d'étudier en détail le cas particulier de Monsieur DE BLIGNIERES.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### 3.1.3.3 Appréciation de la commission sur la concertation

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

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

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

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

### 3.1.3.4 Appréciation de la commission sur les contrepropositions

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

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

### 3.1.3.5 Appréciation de la commission sur l'économie générale

Ce sous-thème concerne l'utilité du projet et sa compatibilité avec le GPSO.

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

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

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

### CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête constate que le Maître d'ouvrage et le porteur du GPSO sont en liaison depuis longtemps et que le projet GPSO a intégré les données du projet de mise à 2X3 voies de l'A63.

Mais sa mise en œuvre reste éloignée dans le temps ce qui n'en fait pas un facteur déterminant dans la prise de décision d'aménagement de l'A63.

#### 3.1.3.6 Appréciation de la commission sur l'évaluation socioéconomique

Ce sous-thème concerne la justification du projet.

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

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

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

#### 3.1.3.7 Appréciation de la commission sur l'impact sur les eaux

Ce sous-thème concerne l'impact des eaux du projet et leur écoulement sur les propriétés riveraines en particulier sur SAUBION.

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

#### 3.1.3.8 Appréciation de la commission sur la perte de valeur

Ce sous-thème concerne l'impact du projet sur l'emprise d'une SNC « FONCIERE LE BON COIN » à ONDRES.

La commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur la propriété SNC « FONCIERE LE BON COIN » à ONDRES.

Elle **recommande de tout mettre en œuvre pour que les travaux d'élargissement et connexes ne remettent pas en cause la possibilité d'installer un assainissement individuel sur la parcelle 108/08** selon les prescriptions du SYDEC.

#### 3.1.3.9 Appréciation de la commission sur les points singuliers

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

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

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

#### 3.1.3.10 Appréciation de la commission sur le ruissellement des eaux d'inondations

Ce sous-thème concerne l'écoulement des eaux en provenance du projet.

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

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

#### 3.1.3.11 Appréciation de la commission section courante

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

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

Elle considère le traitement comme satisfaisant

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

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

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

Il s'agit donc de dispositions provisoires ou de remise à l'état initial. Le réseau tel que figurant au dossier ne peut donc pas être considéré comme un document engageant le Maître d'ouvrage et pourra être modifié en fonction de la mise au point du projet et des stratégies de réalisation des travaux retenues par les entreprises adjudicataires. Dans ces conditions, un plan synoptique des voies latérales sur les 27 km d'autoroute (des 2 côtés) ne peut pas être établi à ce stade.

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

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

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

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

### **3.2. Cadre et qualité de vie des populations**

#### ***3.2.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème***

##### 3.2.1.1. 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.

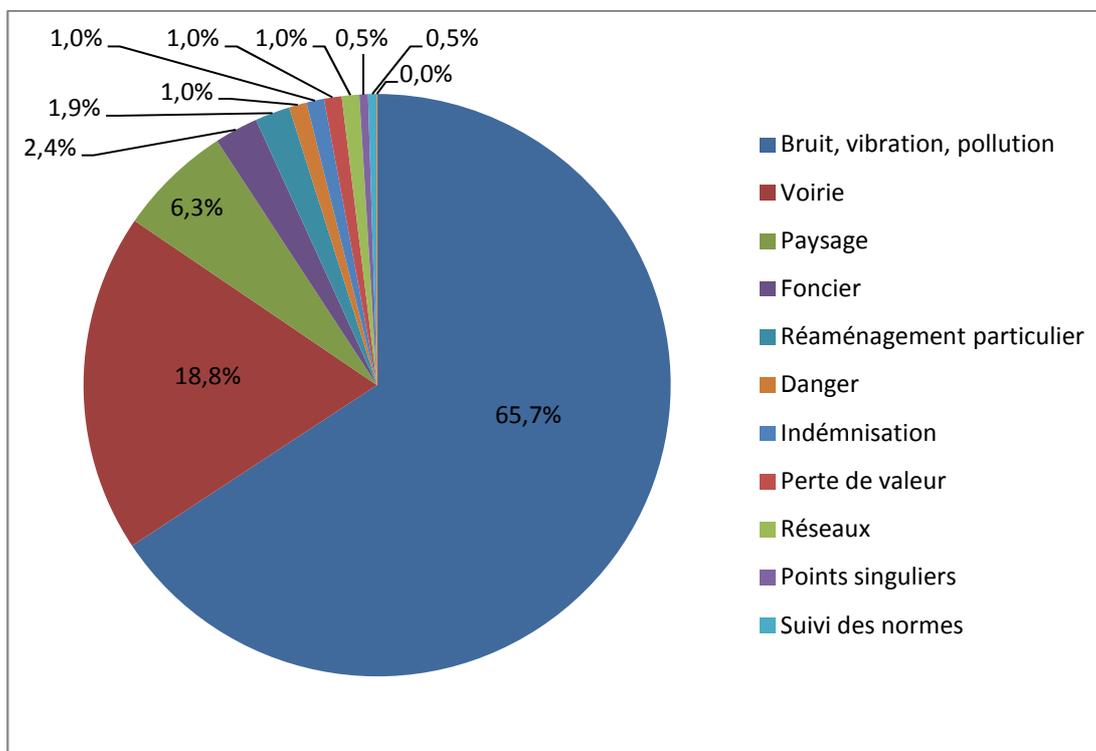
Sur cette thématique générale, on distingue des sous-thématiques

<b>Sous-thématique</b>	<b>%</b>	<b>Nbrs questions</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>207</b>

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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE



3.2.1.2. Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public

3.2.1.2.1: 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, LAUDIE et PLACH

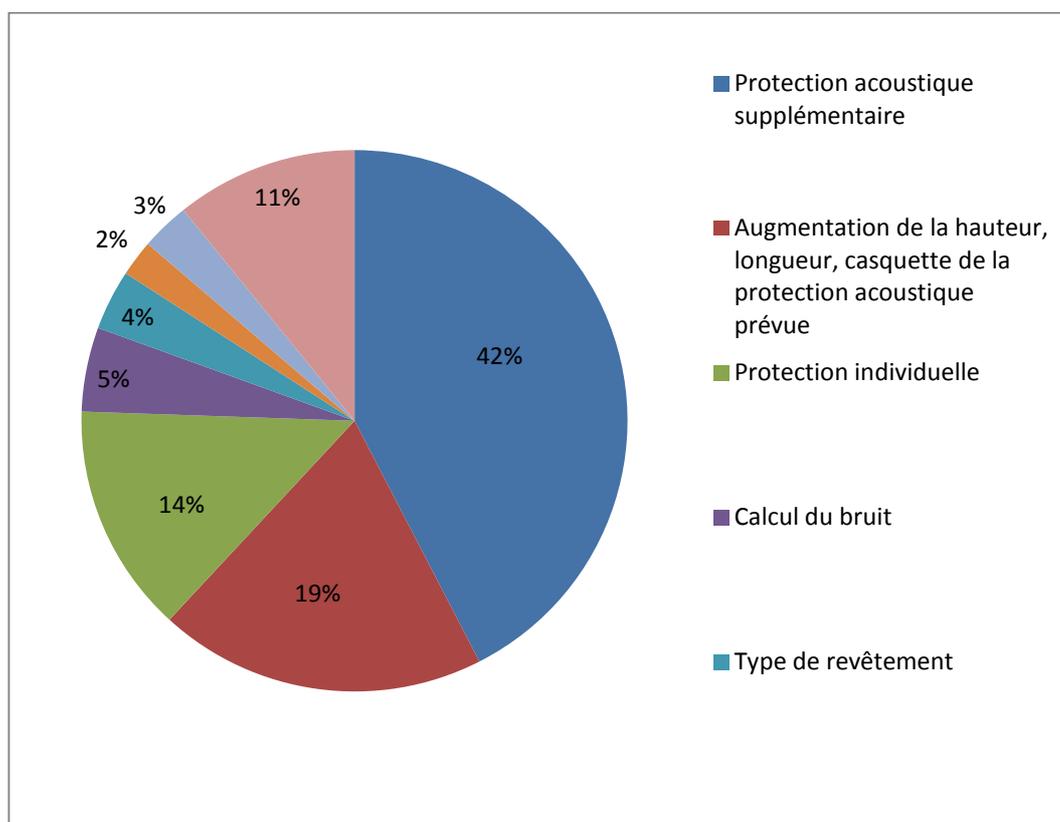
Concernant le bruit, plusieurs types de requêtes ont été relevés:

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>139*</b>

\* 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**

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 Bénesse-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 **Bénesse 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 60 db(A) de nuit.

En effet, il leur semble que :

- « *La vitesse moyenne des poids lourds, prise en compte dans l'étude acoustique, soit 90 km/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 1450 mm » est fortement constatée sur notre zone géographique. (3.3.1 Contexte climatique, page 27, Pièce 9). »*

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 RD 714 : 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 Maremne**, 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.

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

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.

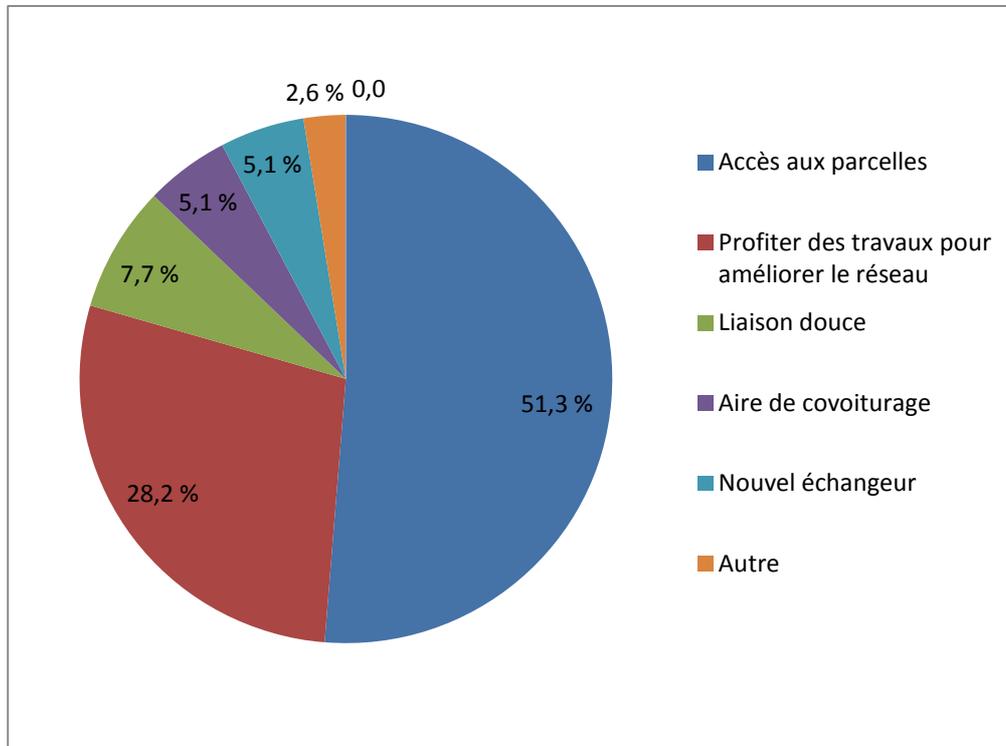
Le CD 40 fait la remarque que " le calcul de l'Indice de Pollution de la Population prend comme hypothèse une population à horizon 2038 Identique à la population actuelle. Ce choix est difficilement compréhensible dans un secteur particulièrement dynamique sur le plan démographique."

3.2.1.2.2 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
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE



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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 Bénésse-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 Bénésse 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 communes 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 (Bénésse-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.

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

Un particulier précise qu'il serait préférable de créer une piste cyclable sur le RD 337 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 RD 112 qui serait très accidentogène alors que le RD 337 est moins fréquenté.

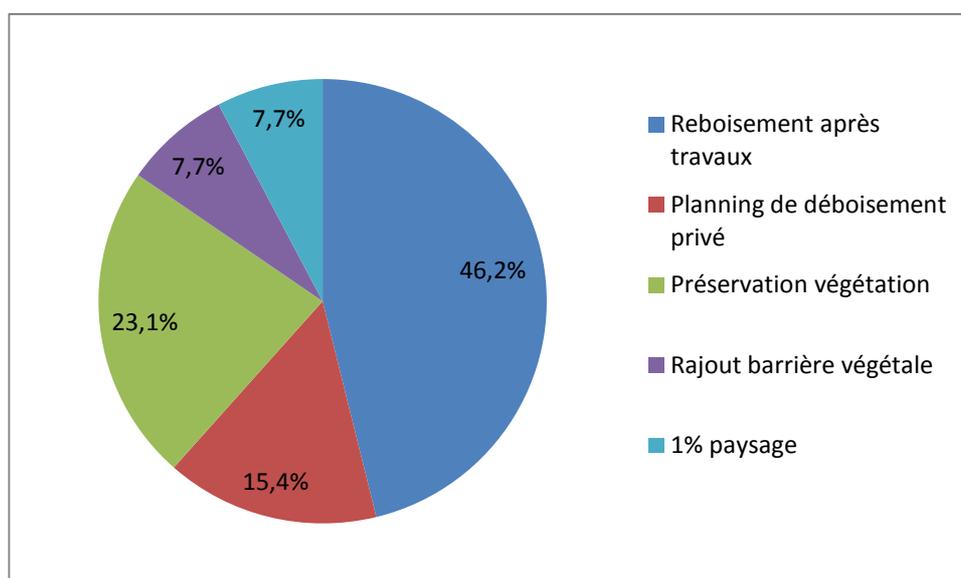
M. Causse à **St Martin de Seignanx** estime qu'il manque un échangeur au niveau de Labenne car la RD 810 est saturée et il est impossible de l'améliorer. Les deux CC (Seignanx et MACS) avaient écrit pour demander la création de cet échangeur supplémentaire. Les CC estiment que les entrées sorties vont 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.

3.2.1.2.3. 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
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>13</b>



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

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%).

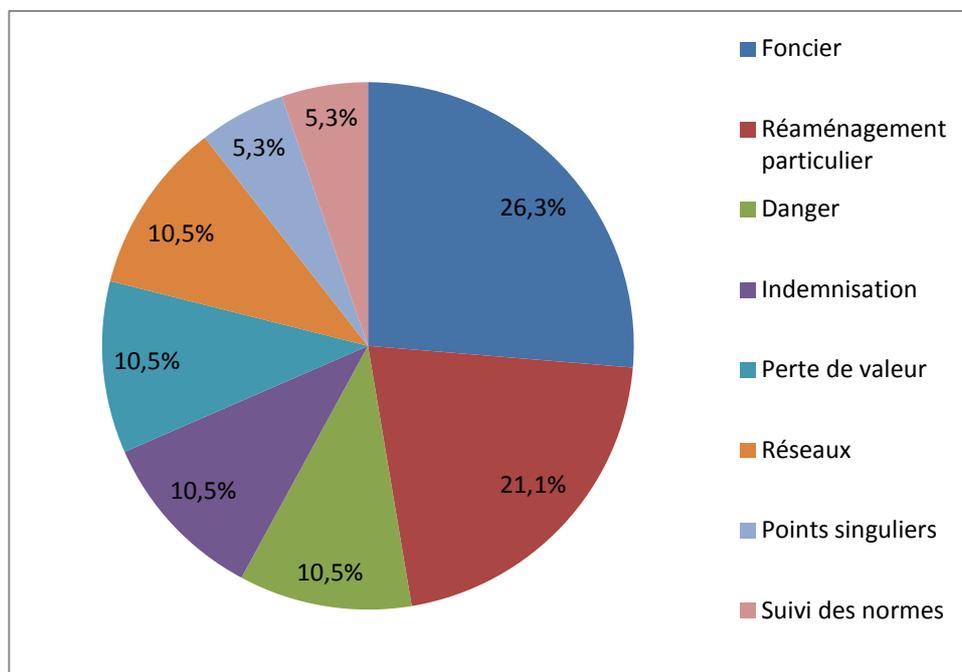
Le CD 40 fait la remarque que dans le dossier n'est pas précisé l'éligibilité des ces aménagements au dispositif partenarial du 1% paysage et développement alors même que ce fait avait été confirmé par le concessionnaire lors de la réunion d'examen conjoint en Sous-préfecture de Dax.

3.2.1.2.4. 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.

<b>Autres thématiques</b>	<b>%</b>	<b>Nbrs questions</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>19</b>

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE



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 l'A63.

### 3.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.

#### 3.2.2.1 Concernant les nuisances sonores :

**Actuellement, les riverains ne sont protégés des nuisances sonores par aucun système de protection** ou d'atténuation du bruit. Certains riverains ont procédé d'eux-mêmes à une isolation des ouvrants.

L'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne permettra de mettre en œuvre, selon le maître d'ouvrage, un programme **d'amélioration de la protection des riverains vis-à-vis des nuisances sonores.**

L'étude acoustique, selon l'approche réglementaire, estime qu'**aucune protection réglementaire n'est à prévoir** dans le cadre de l'opération de mise à 2 x 3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne.

Cependant, selon l'approche volontariste consistant à retenir comme objectif les dispositions de l'arrêté du 5 mai 1995 applicables aux cas de modification significative,

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**un certain nombre de protections est à implanter** au plus proche de l'infrastructure élargie pour assurer la protection acoustique des riverains de l'autoroute.

Des mesures de protection acoustique sont ainsi prévues :

- pour les bâtis éligibles au titre de la réglementation, y compris pour les points noirs de bruit (PNB) ;
- pour des bâtis supplémentaires.

Lorsqu'une protection à la source ne sera pas possible ou insuffisante, des protections de façade des bâtiments à protéger seront installées.

Cette mesure sera associée avec la mesure générale de mise en œuvre d'un revêtement de chaussée de type béton bitumineux drainant.

**Ambiance sonore principalement modérée**

Selon le maître d'ouvrage, les mesures de bruit réalisées *in situ* et les études visant à caractériser l'état initial acoustique ont permis d'apprécier l'ambiance sonore de la zone d'étude en situation actuelle. Elles auraient montré que **la majorité des bâtis est exposée à des niveaux de bruit inférieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit**, ce qui caractérise **une zone d'ambiance sonore modérée de jour comme de nuit. Une trentaine de bâtis** ou groupe de bâtis font exception, ceux-ci étant situés en **zone d'ambiance sonore non modérée de jour et/ou de nuit**.

Selon le dossier d'enquête, des **protections acoustiques** seront mises en œuvre pour assurer la protection des riverains de l'autoroute :

- plus de 5 km de **merlons acoustiques** ;
- plus de 10 km **d'écrans acoustiques** ;
- des isolations de façades.

Un **revêtement de chaussée plus silencieux** que le revêtement actuel de l'autoroute sera mis en œuvre, apportant ainsi un gain acoustique sur l'ensemble de la section entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne. Toutefois, ce revêtement ne sera pas utilisé à hauteur de la barrière de péage de Bénesse-Maremme. Le maître d'ouvrage estime en effet que les sollicitations particulières de la circulation à cet endroit (freinage, accélérations) entraîneraient une détérioration trop rapide du revêtement.

Les résultats de la modélisation acoustique ont montré que, pour les habitations, la période de nuit est dimensionnante pour caractériser les niveaux de bruit en situation future, avec ou sans aménagement à 2 x 3 voies. En effet, les protections définies pour la période de nuit permettent également de respecter les objectifs de non dépassement des seuils réglementaires pour la période de jour. Pour les bureaux, seule la période de jour doit être considérée.

Les études réalisées ont montré par ailleurs que les projections de trafics en situation future sont identiques avec ou sans aménagement.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La création d'une troisième voie aura pour effet de fluidifier le trafic et d'augmenter la vitesse de circulation des véhicules. Cependant, les calculs montrent qu'avec un revêtement routier drainant, les niveaux de bruit en façade des habitations en situation avec projet sont en dessous de ceux calculés en situation de référence (pourvue d'un revêtement standard).

Dans ce cadre, **le maître d'ouvrage dit vouloir appliquer une politique volontariste consistant à :**

- considérer d'emblée que l'aménagement entraîne une modification significative des niveaux de bruit sur toute la section étudiée ;
- englober dans cette approche la **résorption des PNB** ;
- considérer que l'ambiance sonore initiale est « modérée » pour l'ensemble des bâtis.

Des contrôles du bon respect des seuils réglementaires après implantation des protections seront réalisés, selon le maître d'ouvrage. Ces contrôles concernent la vérification de l'efficacité intrinsèque des écrans, qui sera réalisée lors des marchés de travaux, ainsi que le contrôle de l'efficacité en façade des bâtiments.

3.2.2.2 Concernant la voirie :

Le **rétablissement des communications intègre l'aménagement de fonctionnalités liées aux modes doux** sur les voies transversales concernées par les itinéraires du « schéma directeur des liaisons douces » de la communauté de communes Marenne Adour Côte Sud (MACS). **Ces aménagements constituent une amélioration de la situation existante, selon le maître d'ouvrage.**

3.2.2.3 Concernant le paysage :

Cette étude s'inscrit également dans la continuité du projet réalisé sur la partie Sud de l'A63, entre Biriadou et Ondres, où les mesures sont définies en cohérence avec les unités et les séquences paysagères, par principe de mimétisme avec le paysage du pays Basque.

L'alternance de paysages humides, dunaires, agricoles, sylvicoles et dans une moindre mesure, urbain, entre Ondres et Saint-Geours-de-Marenne, confère au paysage des enjeux par rapport au projet.

Les principaux enjeux sont les suivants :

- préserver les ouvertures sur les milieux ouverts tels que les milieux agricoles et les airiaux ;
- maintenir les transitions et préserver les boisements tels que les vallées de feuillus, les lisières caractéristiques des étangs d'Yrieu, de Beyres et du marais d'Orx ;

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

- préserver ou atténuer les covisibilités selon les secteurs et renforcer les vues sur le lointain, en particulier en direction du littoral.

Une infrastructure de transport peut créer un impact sur les unités paysagères traversées (rupture de continuité) et l'urbanisation de certaines zones naturelles. Néanmoins, les impacts sont présents depuis la création de l'autoroute.

Ces impacts sont par exemple :

- **altération** de différents types de végétation représentatifs d'une séquence paysagère ;
- **suppression** de différents types de végétation cachant la vue de bâtiments industriels, limitant la covisibilité avec des habitations ;
- **disparition** de l'alternance des milieux ouverts et fermés ;

**L'aménagement à 2 x 3 voies risque d'aggraver la situation, par exemple en détruisant des haies qui masquent actuellement l'autoroute.**

Selon le maître d'ouvrage, l'insertion paysagère est discrète et ponctuelle et suit les logiques paysagères existantes.

Les interventions seront réalisées pour répondre aux problèmes de covisibilité, cohérence paysagère, ouverture sur le territoire, reconstitution d'entité paysagère, mais aussi le traitement des diffuseurs qui se situent à la transition entre les séquences et unités paysagères.

Le projet s'inscrit dans une logique d'ensemble du territoire. Les études paysagères sont menées en interaction étroite avec les études environnementales, acoustiques, géométriques et des ouvrages d'art : cette interface permet d'établir un projet cohérent entre les mesures des différentes thématiques.

En particulier, selon le maître d'ouvrage, **le projet paysager est compatible avec l'implantation des protections acoustiques et la mise en place de haies pour les chiroptères.**

Lors de la réunion d'examen conjoint du 17 avril 2015, la question sur le "volet 1% paysage" a été posée par le représentant du Directeur départemental des territoires et de la mer . Le représentant du maître d'ouvrage a considéré « *que le volet 1 % paysage sera volontaire plutôt que réglementaire.* » Les conditions de mise en œuvre de ce dispositif ne sont donc pas précisées. Il est toutefois rappelé que ce système suppose une participation des collectivités locale à hauteur de 50 % des projets inscrits.

Le diffuseur Sud, d'Ondres

Ce diffuseur a une particularité paysagère très forte. Il représente la végétation de barta, (broussaille humide). Il profite de sa topographie et de sa proximité des étangs. Il sera important dans le projet de renforcer cette image à travers la végétation humide

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

locale. Ce diffuseur offre une sortie vers les plages du village d'Ondres. Actuellement l'automobiliste ne ressent absolument pas cette proximité avec l'océan.

Le projet devra révéler ce paysage en travaillant les modèles de terrains, les plantations et en faisant apparaître des symboliques paysagères fortes propre à ces entités (océanique, zone humide).

L'aménagement du diffuseur d'Ondres côté Terre fait déjà l'objet d'un traitement paysager dans le cadre de la mise à 2 x 3 voies de la section Sud. L'aménagement proposé tiendra compte de ce qui est déjà prévu. Au Nord du site, l'aménagement commercial des allées du shopping sera intégré dans des plantations.

Le diffuseur de Capbreton se situe entre le Nord : l'aerial et le Sud : les étangs. Il constitue une sortie très empruntée car la route de Capbreton mène au spot de surf d'Hossegor, étape du circuit mondial de la discipline.

Malgré la présence d'une grande dune de sable, on ne ressent pas la proximité de la mer. Le projet devra mettre en avant cette proximité en travaillant les dunes existantes et les mettre en valeur.

L'agriculture et la sylviculture sont relativement présentes au niveau de ce diffuseur et pourraient être mises en valeur. Le projet pourra créer des ouvertures sur ces espaces.

Le diffuseur de Capbreton a une troisième particularité, il est bordé à l'Ouest par la zone industrielle d'Arriet et à l'Est par les transporteurs Mendy. Dans ce secteur, le projet permettra d'atténuer les covisibilités en plantant et en renforçant les boisements et les bandes boisées.

L'insertion visuelle de la Z.I. sera également travaillée.

Le diffuseur de Saint-Geours-de-Maremne

Ce diffuseur constitue le lieu de rencontre entre les routes de Bordeaux, Dax et l'Espagne. Il se situe à la porte des Landes en remontant vers le Nord et à la porte des plages Sud Atlantique en descendant. Actuellement le paysage contrasté de ces deux entités fortes ne se ressent pas à ce point de rencontre. Il est important de marquer à ce point stratégique la rencontre de ces deux territoires : Landais et Océanique.

Le projet prévoit de suivre la lecture de l'automobiliste pour organiser cette rencontre. Il y aura donc une lecture Nord/Sud en direction de l'océan, avec des éléments représentatifs tels que les dunes, et une lecture Sud/Nord direction Bordeaux avec des éléments représentatifs des landes tels que les airiaux. C'est une rencontre entre un paysage sauvage, naturel et un paysage développé et utilisé par l'homme. Pour cela seront travaillés : les modèles de terrain, les plantations, les talus et les passages en remblais-déblais.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Concernant les autres sous-thématiques : foncier, réaménagement particulier, danger, indemnisation, perte de valeur, réseaux, points singuliers et suivi des normes, ces thématiques seront traitées plus précisément dans les autres parties.

**3.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du 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 Bénésse-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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

La zone du péage de Bénésse-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 ».

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Elle entend que techniquement compte tenu des contraintes des zones proches de péages, le revêtement acoustique ne peut être amélioré. Par contre, elle recommande au maître d'ouvrage une attention particulière pour les isolements de façade de toutes les maisons proches de cette zone et notamment de tenir compte de la requête de Bénesse Environnement demandant expressément : "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."

**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.

Réponse du maître d'ouvrage

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 « Bénesse 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 a priori des suppléments ou augmentations, le projet ayant été élaboré et contrôlé par phases successives.

Avis de la commission d'enquête

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et en particulier le dernier paragraphe qui indique que « *chaque observation sera analysée finement et s'il apparaissait des insuffisances avérées, des compléments seront apportés* ».

Effectivement, compte tenu de l'importance des requêtes concernant les nuisances sonores, la commission d'enquête est consciente que le maître d'ouvrage ne peut pas réétudier le dossier dans le temps imparti et ainsi faire de nouvelles propositions de protections acoustiques dans son mémoire en réponse. Cependant, pour une meilleure acceptabilité du projet dans son ensemble, **la commission d'enquête recommande fortement une attention particulière sur ce sujet et de bien étudier toutes les demandes faites par le public.**

**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?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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.

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et de son engagement à réaliser des bilans environnementaux et en particulier des mesures acoustiques. **Elle souhaiterait que ces études puissent être portées à la**

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**connaissance du public sur le site internet dédié à ce projet :**  
<http://a63.sites.vinci-autoroutes.com>.

**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?

Réponse du maître d'ouvrage

Les riverains (côté mer) des RD 337 route du Plach et RD 112 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête entend la position du maître d'ouvrage.

Cependant même si les protections acoustiques prévues dans le projet initial sont au-dessus des valeurs règlementaires, pour une meilleure acceptabilité du projet et compte tenu du nombre de personnes concernées sur cette zone, la commission d'enquête **recommande 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).**

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

Réponse du maître d'ouvrage

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

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 RD 810 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Compte tenu de l'éloignement de cette zone par rapport à l'autoroute, la commission d'enquête n'a pas les compétences techniques pour évaluer l'efficacité d'une protection acoustique éventuelle protégeant cette zone éloignée.

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

- Zone rétablissement RD 714 : 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] ?

Réponse du maître d'ouvrage

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 sur la partie 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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 abaissements 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 contrebas 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.

Les valeurs réglementaires côté Est sont également respectées

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Cependant même si les protections acoustiques prévues dans le projet initial sont au-dessus des valeurs réglementaires, pour une meilleure acceptabilité du projet et compte tenu du nombre de requêtes effectuées par le public à ce sujet, la commission d'enquête **recommande une attention particulière sur ces points relevés par la commune de Labenne et notamment sur l'aire de service** qui a été plusieurs fois mentionnée.

**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?

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage

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 : Atlandes 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.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée satisfait la commission d'enquête qui prend acte que le maître d'ouvrage est favorable à la mise en place de protections acoustiques sur ces 2 zones.

**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?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et en particulier de son engagement à protéger en façade le bâti le plus proche de l'échangeur d'Ondres.

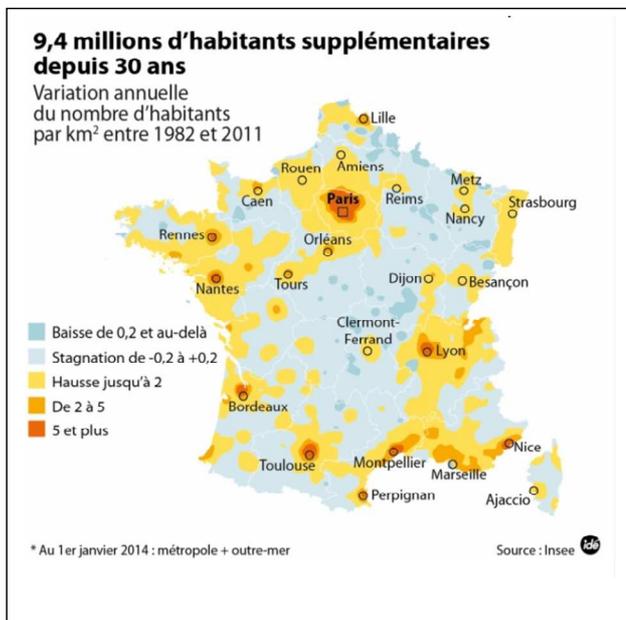
**Q-3410** Le CD 40 fait la remarque que « le calcul de l'Indice de Pollution de la Population prend comme hypothèse une population à horizon 2038 Identique à la population actuelle. Ce choix est difficilement compréhensible dans un secteur particulièrement dynamique sur le plan démographique. »

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

"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??



### Réponse du maître d'ouvrage

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 :

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

- 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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 Bénèsse-Maremne,
- à Bénèsse-Maremne pour la nouvelle zone d'activités derrière le site du SITCOM.

Réponse du maître d'ouvrage

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

Il a été évoqué la possibilité d'assurer une continuité entre le rétablissement du chemin rural de Lescoustère 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 RD 465, la présence des

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 Bénesse Marenne et certains particuliers proches, de réfléchir à la transformation de cette voie de chantier en une « voie de lestage » de Bénesse-Marenne 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.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée satisfait la commission d'enquête qui prend acte que le maître d'ouvrage est favorable : " **si tous les intervenants étaient d'accord**, à 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". **Elle approuve également les 3 derniers points importants soulevés par le maître d'ouvrage qui devront être considérés comme des réserves à la faisabilité de cette demande.**

**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.

Réponse du maître d'ouvrage

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage qui en effet précise qu'il a l'obligation de rétablir les voies existantes et qu'une création serait hors programme.

**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?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse favorable du maître d'ouvrage qui indique que les dessertes locales impactées par l'élargissement seront rétablies.

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

Réponse du maître d'ouvrage

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

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.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée satisfait la commission d'enquête qui prend acte que le maître d'ouvrage est favorable à l'ouverture d'un partenariat entre la collectivité et ASF pour la réalisation d'un aire de covoiturage sur la commune de Capbreton, même si ce sujet est hors programme.

**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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

transparence sur ce sujet et de pouvoir avoir toutes ces informations sur le site internet?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée satisfait la commission d'enquête qui prend acte que le maître d'ouvrage souhaite apporter une attention particulière à l'information préalables aux travaux en grande masse en particulier les déboisements, leur surface d'application et leur calendrier. Elle **recommande que le site internet dédié aux travaux soit effectivement réalisé. Ce site, sera ni plus ni moins la continuité du site recommandé par la commission d'enquête à la question 344** <http://a63.sites.vinci-autoroutes.com/>.

**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

Réponse du maître d'ouvrage

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 accepté.

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse favorable du maître d'ouvrage sur l'acceptation d'alimenter également le site internet sur les mesures compensatoires, les rapports des experts naturalistes et écologues, le suivi de la qualité de l'air... Elle comprend tout à fait que ces informations ne pourront pas forcément être données en

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

temps réel par contre **elle recommande de faire le nécessaire pour que celles ci soient portées à la connaissance du public dans un temps raisonnable.**

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

Réponse du maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage à proposer à Madame 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.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée satisfait la commission d'enquête qui prend acte que les deux associations Bénesse Environnement et Les Riverains du Seignanx feront parties du comité de suivi.

**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?

Réponse du maître d'ouvrage

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).

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la démarche volontaire du maître d'ouvrage concernant le dispositif partenarial du « 1% paysage » avec bien entendu les réserves des critères d'éligibilité : type de projets à traiter, règles de financement (50 % pour le Maître d'ouvrage et 50 % pour la collectivité demanderesse).

**3.2.4 Questions du public pouvant donner lieu à une réponse personnalisée du maître d'ouvrage**

3.2.4.1 Sur la sous-thématique : bruit, vibration

Toutes les questions posées et les observations sont listées intégralement dans le DROP (Document Récapitulatif des Observations du Public) annexé à la version électronique de ce rapport.

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

Par ailleurs, une partie des questions posées notamment par les particuliers et ayant un caractère personnel ont été reproduite dans le PV de synthèse joint à ce rapport. La commission a demandé au maître d'ouvrage d'apporter une réponse individuelle à ces questions.

72 questions ciblées ont été posées. Dans les délais fixés pour le mémoire en réponse, le maître d'ouvrage n'y a pas apporté de réponse :

Nom	N° de la question	Texte de la question
Penne Michel Maire de St Geours de Maremne	A63-ENT-IND-0003-005	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 Maremne	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-Maremne	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 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 à celles prévues pour les lotissements récents
Gemain (Mme) Bénesse-Maremne	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-Maremne	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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		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-t-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)?
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

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006**

**Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

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

		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 minimale 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 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	Monsieur GRANDJEAN souhaite la réalisation de protections acoustiques adaptées (Côté Mer) pour 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	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

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006**

**Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

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

lotissement claron Labenne		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 Maremne	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 Maremne	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 Maremne	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 Maremne	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 Maremne	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 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-Maremne	A63-BNM-IND-0086-002	Crains des fissures sur son habitation.
Bénesse-Maremne	A63-BNM-IND-0086-006	Demande un mur de protection antibruit
François Guy Bénesse-Maremne	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-Maremne	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-Maremne	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-Maremne	A63-BNM-IND-0093-001	Souligne les nuisances sonores et demande un mur antibruit en vis-à-vis de l'habitation
Lagnier Danielle Bénesse-Maremne	A63-BNM-IND-0094-001	Souligne les nuisances sonores et demande un mur antibruit de 2,50 m
Sorraing Jean-Pierre Bénesse-Maremne	A63-BNM-IND-0095-1	Souligne les nuisances sonores et demande un mur antibruit
Sescousse Bénesse-Maremne	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

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006**

**Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

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

		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 Bénésse-Maremne	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 Bénésse-Maremne	A63-BNM-IND-0102-1	Craint 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	Craint des fissures dans la grange de la maison n°96
St Germain Raymond Bénésse-Maremne	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 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 Bénésse-Maremne	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 Bénésse-Maremne	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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

	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 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 1' 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

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006**

**Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

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

		sur toute sa longueur:" l'édification d'une protection de type « merlon » suffisamment haute permettrait une protection plus efficace même mieux qu'une palissade."
M. Lembezat St Geours de Maremne	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 Maremne
FREYLER M. et Mme accompagne 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 Maremne	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-Maremne	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- Maremne	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 Maremne	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-Maremne	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 coté opposé au village. En effet, un immense fossé dans lequel passe un ruisseau, amplifie le bruit des poids lourds
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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		<p>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</p> <p>En effet, il nous semble que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- 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)</li> </ul>
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 Bénesse 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
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	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

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006**

**Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

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

150 ANGRESSE		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

**3.2.4.2 Sur la sous-thématique : voirie**

16 questions ciblées ont été posées :

<b>Nom</b>	<b>N° de la question</b>	<b>Texte de la question</b>
Cabaloué Pierre Saubion	A63-ENT-IND-0004-005	Il constate que la voie de desserte extérieure de l'aire de Saubion ouest (chemin rural) est en très mauvais état. Il

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006**

**Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

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

		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 ?"
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 Maremne	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 Maremne	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-Maremne	A63-BNM-IND-0086-003	Espère la rénovation du chemin du Brocq si dégradation
Gemain Georges Bénesse- Maremne	A63-BNM-IND-0102-3	Crains des problèmes d'accès à la maison n° 95
St Germain Raymond Bénesse-Maremne	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	A63-LAB-PAR-0156-007	Mr Cazenave demande de rallonger son chemin (RD 71 -

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

représenté par Alain Cazenave Labenne		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.
---------------------------------------	--	---

3.2.4.3 Sur la sous-thématique : paysages

9 questions ciblées ont été posées :

Nom	N° de la question	Texte de la question
de Viville Dominique Bénesse-Maremne	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 Maremne	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 Bénesse-Maremne	A63-BNM-IND-0107-4	ace à la maison une coupe de bois est prévue AK 220 : 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 et l'autoroute A 63.
Alletru Sylvain, 261 chemin de Francon Bénesse-Maremne	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)

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.2.4.4 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 :

*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 milieu 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 Bénésse-Maremne	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"> <li>• M. SECAT (chemin de Carrère à hauteur du PI 511)</li> <li>• M. Georges GEMAIN à hauteur du PR 548</li> <li>• M. ALLETRU (chemin de Frangeon ( ?))</li> <li>• Mme GEMAIN.</li> </ul>
Courtiau M. et Mme Bénésse-Maremne	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-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'EXTÉRIEUR 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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

	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

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

		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 Bénésse-Maremne	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 Bénésse 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.

Avis de la commission

De très nombreuses questions individuelles ont été posées sur le sujet et notamment beaucoup de préoccupations du public sur le bruit. Le maître d'ouvrage n'a pas répondu individuellement à toutes ces questions par contre a précisé dans son mémoire en réponse que : "chaque observation sera analysée finement et s'il apparaissait des insuffisances avérées, des compléments seront apportés".

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Compte tenu de l'importance des requêtes concernant les nuisances sonores, la commission d'enquête est consciente que le maître d'ouvrage ne peut pas réétudier le dossier dans le temps imparti et ainsi faire de nouvelles propositions, de protections acoustiques, entre autre, dans son mémoire en réponse. Cependant, pour une meilleure acceptabilité du projet dans son ensemble, **la commission d'enquête recommande fortement une attention particulière sur ce sujet et de bien prendre en considération toutes les demandes faites par le public.**

**3.2.5. Appréciation de la commission d'enquête sur le cadre et qualité de vie des populations**

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

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

Niveaux sonores dB (A)	État de référence de nuit sans protection	État projeté de nuit avec protection
Inférieur à 50	1	15
Entre 50 et 55	55	241
Entre 55 et 60	230	167
Entre 60 et 65	127	7
Entre 65 et 70	17	0
Plus de 70	0	0

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

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

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

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

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

- **une meilleure continuité des murs ou merlons ,**
- **la protection des zones d'habitations denses (lotissements), de la ZI du Tuquet, du quartier du PLACH à Saubion et du lotissement de la forêt à St Geours de Maremne,**
- **l'isolation totale des façades et non limitée aux murs les plus exposés et notamment à la hauteur de la gare de péage.**

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

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

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

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

### **3.3. Activités agricoles et sylvicoles**

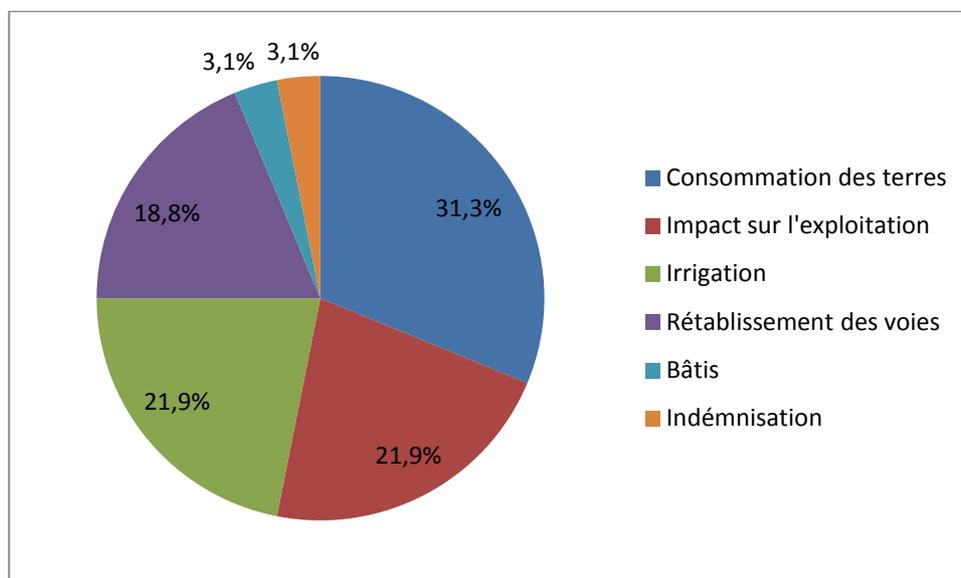
#### ***3.3.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème***

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 Bénese Maremne.

#### ***Synthèse par sous-thème des observations formulées par le public***

Sur cette thématique générale, on distingue des sous-thématiques

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



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.

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

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.

**3.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.**

Le projet nécessite l'acquisition de terres agricoles et de terrains boisés. D'un point de vue agricole, les études menées par la chambre d'agriculture des Landes ont permis d'identifier l'impact du projet qui touche 10 exploitations. Ces 10 exploitations sont d'une importance inégale (surface agricole utile variant de 12 à 215 ha) et représentent à elles dix une Surface Agricole Utile (SAU) de l'ordre de 770 ha. La surface agricole que le projet fera disparaître est de l'ordre d'une douzaine d'hectares, ce qui correspond à une perte de surface agricole utile inférieure à 2 % pour l'ensemble de ces exploitations.

Aucun bâtiment d'importance majeure pour le fonctionnement de l'exploitation n'est situé dans les emprises du projet.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**L'agriculture dans la zone d'étude est caractérisée en grande partie par la polyculture et le polyélevage.**

L'agriculture est constituée en grande partie par la culture de maïs. Deux filières d'élevage sont principalement présentes : bovins viande et aviculture. Une dizaine d'exploitations sont concernées par l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63.

Par ailleurs, plusieurs exploitation touchées pratique une agriculture à haute valeur ajoutée (maïs semence, asperge, etc.)

**La sylviculture dans la zone d'étude est fortement présente**

La section entre Ondres et Saint-Geours-de-Mareme traverse majoritairement des zones boisées et se situe au croisement de trois sylvo-écorégions. Néanmoins, la sylviculture ne présente pas d'enjeu écologique particulier, selon le maître d'ouvrage.

Les surfaces acquises touchent des exploitations agricoles ou sylvicoles, et différentes mesures destinées à réduire l'impact sur ces dernières seront mises en œuvre, selon le maître d'ouvrage :

- constitution d'une réserve foncière destinée, en profitant des opportunités d'acquisitions qui peuvent se présenter dans le périmètre de l'aire du projet, à compenser pour partie la diminution de surface touchant les exploitations; cette constitution d'une réserve foncière est confiée par le maître d'ouvrage à la SAFER;
- facilitation des échanges amiables entre propriétaires ;
- aide aux propriétaires détenteurs de parcelles en nature de forêt dans leurs démarches visant à les défricher pour leur donner une vocation agricole.

Toutefois, le dossier n'apporte aucune précision sur la mise en œuvre de ces mesures : état de la réserve foncière déjà constituée, procédure d'échange, modalités de l'aide au défrichage. Par ailleurs, le Conseil Départemental n'a pas engagé la procédure d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) pour ce projet.

L'impact direct de perte de surface sur une exploitation agricole ou sylvicole ouvre droit à indemnisation.

Les différents types d'indemnités sont les suivants :

- les indemnités principales qui représentent le prix de la terre ou du bâtiment estimée à sa valeur vénale par l'administration des Domaines ; elle est déterminée par référence aux données du marché immobilier au vu de termes de comparaison du secteur concerné. Dans le cas de parcelles boisées, il est distingué le prix du terrain nu, auquel vient s'ajouter la valeur des bois présents, y compris la perte de valeur d'avenir de ces derniers ;
- l'indemnité de réemploi : elle est destinée à compenser les frais normalement exposés pour l'acquisition d'un bien de même nature et de valeur similaire ;
- les indemnités d'éviction, destinées à l'exploitant agricole ou au propriétaire exploitant ;

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

- les indemnités complémentaires, qui sont adaptées au contexte particulier de l'exploitation et qui peuvent comprendre : les indemnités accessoires lorsqu'elles sont justifiées (pour clôtures, fumures, etc.) ; les indemnités pour les pertes de récoltes en cours...

Les indemnités qui touchent le monde agricole feront l'objet d'un protocole, signé entre leurs représentants et le Maître d'Ouvrage, qui fixe leur montant.

En cas de désaccord entre les parties, le montant de l'indemnité est soumis à l'arbitrage du juge de l'expropriation.

Les équipements d'irrigation (fixes, réseaux, pivots, bornes, hydrants...) impactés seront adaptés. Il en est de même des points de prélèvement permettant de garantir la ressource en eau. Pour ne pas perdre le potentiel irrigué, la disparition, du fait de l'emprise, de surface irriguée pourra être compensée par l'équipement de parcelles non irriguées.

Le drainage actuel sera maintenu par la reprise des drains et des collecteurs existants ainsi que des fossés d'assainissement. Une réflexion sera menée par ilot de drainage sur l'opportunité de compenser les surfaces drainées situées dans l'emprise par l'équipement de nouvelles parcelles.

**3.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du 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... ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage sur le protocole d'indemnisation mis au point avec tous les protagonistes concernés.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée satisfait la commission d'enquête qui prend acte que le maître d'ouvrage indique que les conditions d'exploitations ne seront aucunement modifiées et que les dessertes continueront à être assurées, voire 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-Maremne (PR 63) sera

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

maintenue, car elle seule permet l'irrigabilité de la parcelle exploitée au sud de l'autoroute et la production de maïs semence.

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse favorable du maître d'ouvrage indiquant que cette conduite d'eau sera bien rétablie sous l'autoroute élargie.

**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?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse favorable du maître d'ouvrage qui indique qu'une indemnisation sera faite pour les modifications des systèmes d'irrigation.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

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

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée satisfait la commission d'enquête qui prend acte que le maître d'ouvrage indique que l'accessibilité à toutes les parcelles sera maintenue pendant toute la phase de travaux.

**3.3.4 Questions du public pouvant donner lieu à une réponse personnalisée et réponses du maître d'ouvrage**

Toutes les questions posées et les observations sont listées intégralement dans le DROP (Document Récapitulatif des Observations du Public) annexé à la version électronique de ce rapport.

Par ailleurs, une partie des questions posées notamment par les particuliers et ayant un caractère personnel ont été reproduite dans le PV de synthèse joint à ce rapport. La commission a demandé au maître d'ouvrage d'apporter une réponse individuelle à ces questions. 13 questions ciblées ont été posées :

<b>Nom</b>	<b>N° de la question</b>	<b>Texte de la question</b>
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
<b>Réponse du maître d'ouvrage</b>		<b>La desserte des parcelles sera maintenue.</b>
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.
<b>Réponse du maître d'ouvrage</b>		<b>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.</b>
Gemain Georges Bénese-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
<b>Réponse du maître d'ouvrage</b>		<b>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.</b>

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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).
Réponse du maître d'ouvrage		Voir réponse aux questions Q 444 et Q 445.
RICHER Michel et Emmanuel St Geours de Maremne	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.
Réponse du maître d'ouvrage		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 Maremne	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;
	Réponse du maître d'ouvrage	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 ;
	Réponse du maître d'ouvrage	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
	Réponse du maître d'ouvrage	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 Maremne	A63-SGM-IND-0077-001	La DFCI est propriétaire de la pourra 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 pourra par le

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		maître d'ouvrage à proximité le long de la piste DFCI.
Réponse du maître d'ouvrage		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 Maremne	A63-SGM-IND-0077-002	J'ajoute qu'il est indispensable de maintenir ou rétablir la piste DFCI
Réponse du maître d'ouvrage		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 Maremne	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 la zone du bassin en particulier pendant les travaux
Réponse du maître d'ouvrage		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
	Réponse du maître d'ouvrage	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
	Réponse du maître d'ouvrage	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 Bénesse-Maremne	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.
Réponse du maître d'ouvrage		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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		dans un délai compatible avec une planification de ces travaux, ne remettant pas en cause une saison de culture.
Gemain Nicolas Bénesse-Maremne	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.
	Réponse du maître d'ouvrage	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.
	Réponse du maître d'ouvrage	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 maintien est obligatoire.
	Réponse du maître d'ouvrage	Le passage sous l'autoroute PI 541 sera au terme des travaux maintenu et assurera toutes ses fonctionnalités actuelles. Pendant la réalisation des travaux, le maintien du passage dans l'ouvrage peut s'avérer temporairement impossible. 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.
	A63-BNM-IND-0108-10	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
	Réponse du maître d'ouvrage	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.
	A63-BNM-IND-0108-13	Les chemins d'accès aux bassins de rétention me semblent plus qu'important.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage		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.
GRACIET Dominique Président de la Chambre agriculture	A63-COU-IND-0130-006	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
Réponse du maître d'ouvrage		Voir réponse à la question Q 444.

### 3.3.5. *Appréciation de la commission d'enquête sur les activités agricole et sylvicoles*

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

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

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

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

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

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

Une indemnisation sera faite également pour les modifications des systèmes d'irrigation.

Des expertises pourront, le cas échéant, être réalisées.

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

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

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

### **3.4. Eaux et Milieux naturels**

#### ***3.4.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème***

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.

##### 3.4.1.1. 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 Mr 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 (OH 390), 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*

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

*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.

#### 3.4.1.2. Traitement des eaux

##### 3.4.1.2.1 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 que 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.

##### 3.4.1.2.2 Autres questions

Le problème de la pollution consécutive à l'accident d'un camion transportant de l'Anglamol en 2013 revient de nombreuses 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'OH 536 soit retirée à l'occasion des travaux d'élargissement, soit en y installant le bassin BM 536 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

#### 3.4.1.3. Suivi des mesures

##### 3.4.1.3.1. 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 BENESE-MAREMNE, puisque c'est notre commune qui va subir fortement l'impact de cet élargissement.* »

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Certains craignent que le porteur de projet ait acquis, lors de la phase d'élargissement sud<sup>5</sup>, 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 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.

3.4.1.3.1.2 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.

3.4.1.3.1.3 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 BM 418 et d'Yrieu
- du lac de la Cabane (observation A63-OND-PAR-0159)

3.4.1.3.1.4 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.

**3.4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.**

3.4.2.1 Transparence hydraulique

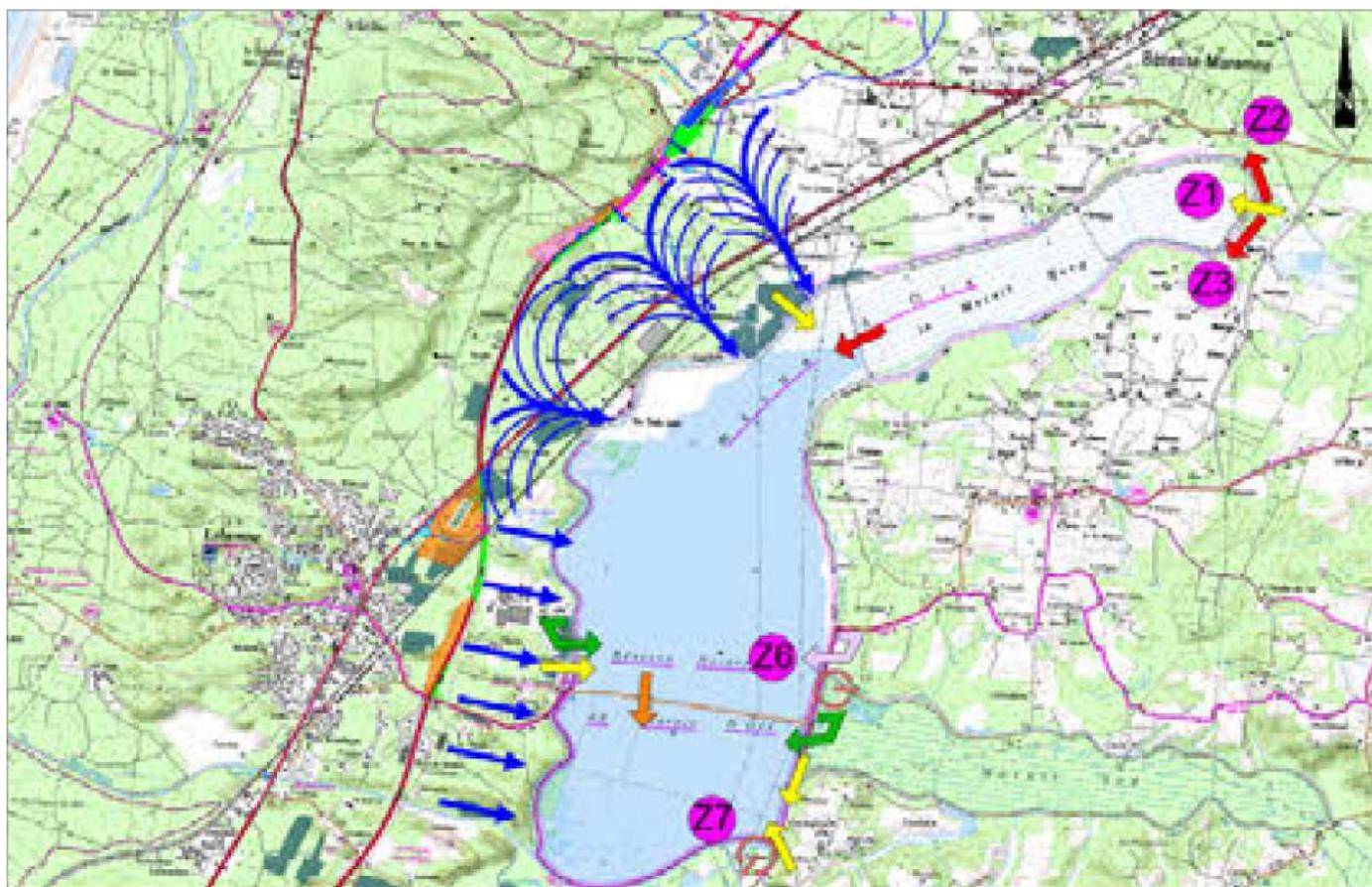
3.4.2.1.1 Incidence sur le marais d'Orx

Le dossier rappelle que la section longeant le Marais comporte 4 ouvrages de rétablissement d'écoulements naturels : OH 474, OH 486, OH 489 et OH 491. Le projet d'aménagement prévoit la création d'un second ouvrage de décharge à côté de l'OH 474. Le projet prévoit d'aménager ces ouvrages afin d'assurer la transparence hydraulique

<sup>5</sup> Ondres - Biriadou

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

de l'autoroute élargie. Les études hydrauliques ont montré que les OH sont dimensionnés pour supporter un débit d'occurrence centennale. A contrario, l'OH 474 (situé dans le bassin versant n°5) supporte un débit d'occurrence décennale mais pas centennale. Pour cette raison, le projet d'aménagement prévoit la création d'un second ouvrage de décharge (diamètre 1.000 mm).



Les impacts potentiels de l'aménagement à 2x3 voies sont principalement liés aux effets du rétablissement hydraulique des écoulements naturels sous l'autoroute. Trois bassins versants naturels<sup>6</sup> sont concernés : le BVN 452, le BVN 460 et le BVN 480. Compte tenu de la faible surface relative de ces bassins, les incidences du projet restent limitées.

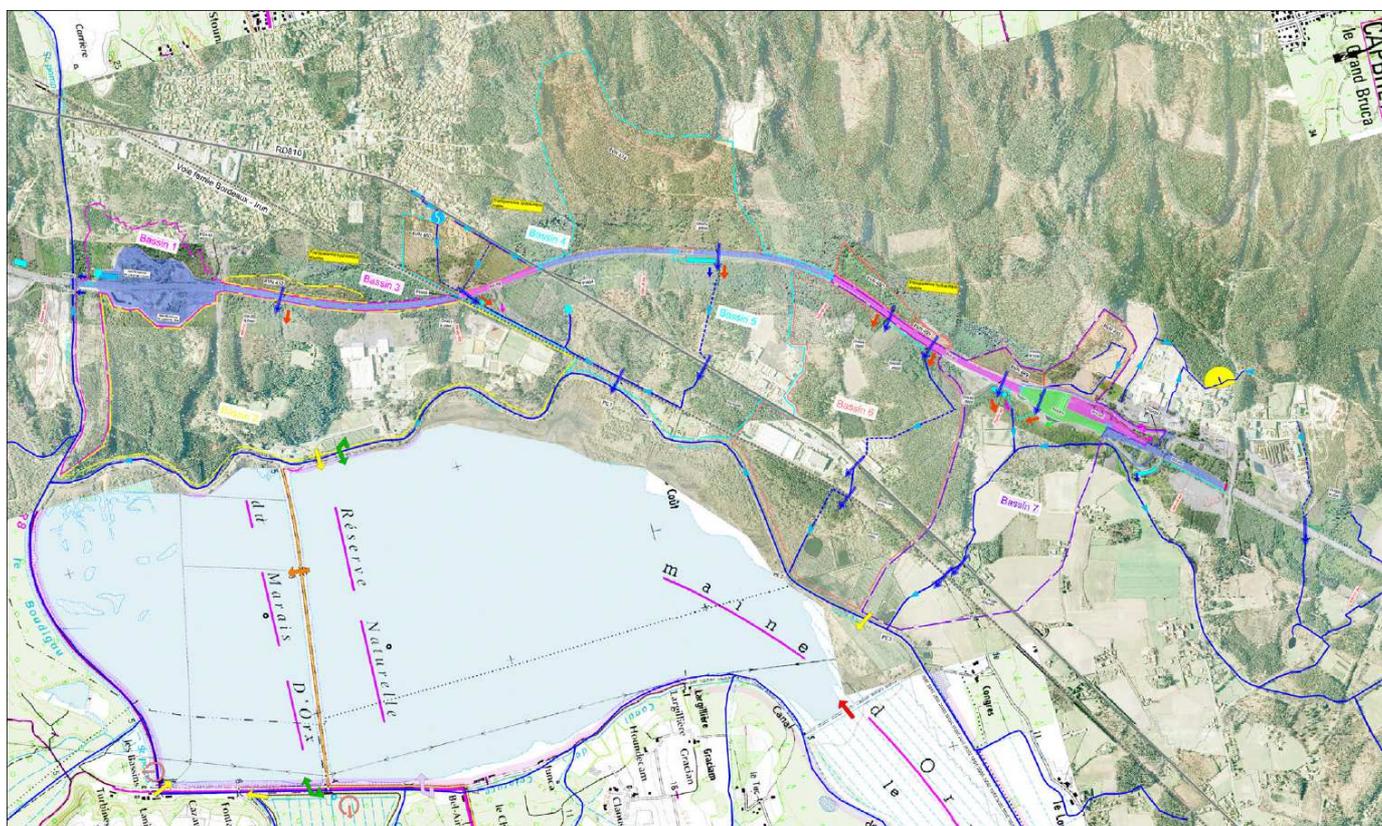
Pour le BVN 452, le rejet des eaux à l'aval de l'ouvrage projeté sous l'A63 s'effectue de manière diffuse. Le relief du terrain naturel favorise les phénomènes d'infiltration avant l'arrivée des eaux dans le canal de ceinture.

<sup>6</sup> **BVN** : **B**assin **V**ersant **N**aturel. Surface d'alimentation d'un cours d'eau ou d'un lac. Le bassin versant se définit comme l'aire de collecte considérée à partir d'un exutoire, limitée par le contour à l'intérieur duquel se rassemblent les eaux précipitées qui s'écoulent en surface et en souterrain vers cette sortie.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Pour le rétablissement du BVN 480, la présence d'une zone tampon et d'un ouvrage écrêteur au niveau de la RD 810 devrait contribuer à limiter l'augmentation des débits avant rejet dans le canal de ceinture.

Cependant, à l'échelle du bassin versant n°5, l'amélioration de la transparence autoroutière risque d'induire un accroissement du débit d'écoulement dans le talweg situé en aval de l'OH 474, pour les événements pluvieux dont le débit résultant est supérieur au débit capacitaire l'ouvrage existant.



Principe de fonctionnement du réseau hydrologique en situation de projet  
3.4.2.1.2 Risque de crues à Labenne

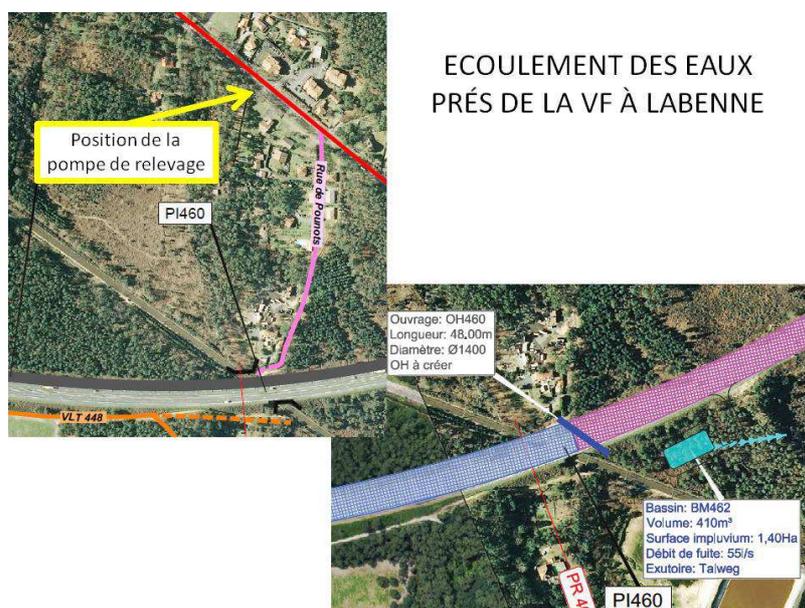
L'enquête publique relative à la loi sur l'eau porte notamment sur l'autorisation demandée au titre de la rubrique 3.1.1.0 de la nomenclature issue des articles R. 214-1 et suivants du Code de l'environnement : « Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant (...) un obstacle à l'écoulement des crues (Autorisation).

L'élargissement de l'A63 nécessite la création d'ouvrages hydrauliques et le prolongement de certains ouvrages existants pour le rétablissement des cours d'eau. Le dossier rappelle que le dimensionnement des ouvrages est effectuée pour le débit centennal. Il note par ailleurs, un équilibre hydraulique existant de part et d'autre de l'A63 actuelle. L'objectif de la mise à 2 x 3 voies de l'infrastructure est de ne pas

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

modifier cet équilibre. Le projet ne constituerait donc pas un obstacle à l'écoulement des crues. Par ailleurs, le dossier précise que le projet d'élargissement n'est concerné par aucune zone inondable associée à un cours d'eau franchi par l'A63 existante.

A hauteur de Labenne et plus particulièrement au point où l'A63 franchit la VF Bordeaux-Irun, un ouvrage supplémentaire de transparence hydraulique sera créé. L'OH 461 sera une buse béton de diamètre 1.400 mm et d'une longueur de 48 m pour une pente de 0,3 % pour un débit de 2,2 m<sup>3</sup>/s.



### 3.4.2.1.3 Risque d'inondations à hauteur de l'échangeur d'Ondres

Il s'agit de la collecte des eaux de ruissellement sur les bassins versants du ruisseau de Northon (OH 390), les affluents et sous affluents du Palibe (OH 393,396,398) sur les zones inondables en cas de fortes pluies et plus généralement de la collecte et au traitement des eaux pluviales vers le milieu récepteur du Seignaux.

Le dossier rappelle que le dimensionnement des ouvrages est effectué pour le débit centennal. Celui-ci est évalué pour chaque BVN. Il souligne en outre que l'objectif de la mise à 2 x 3 voies est de ne pas modifier l'équilibre hydraulique qui existe actuellement de part et d'autre de l'A63 existante.

Le débit centennal d'apport du BVN est donné par la formule simplifiée :  $Q_T = 1-3.6 \times C_T \times i \times A$  avec :

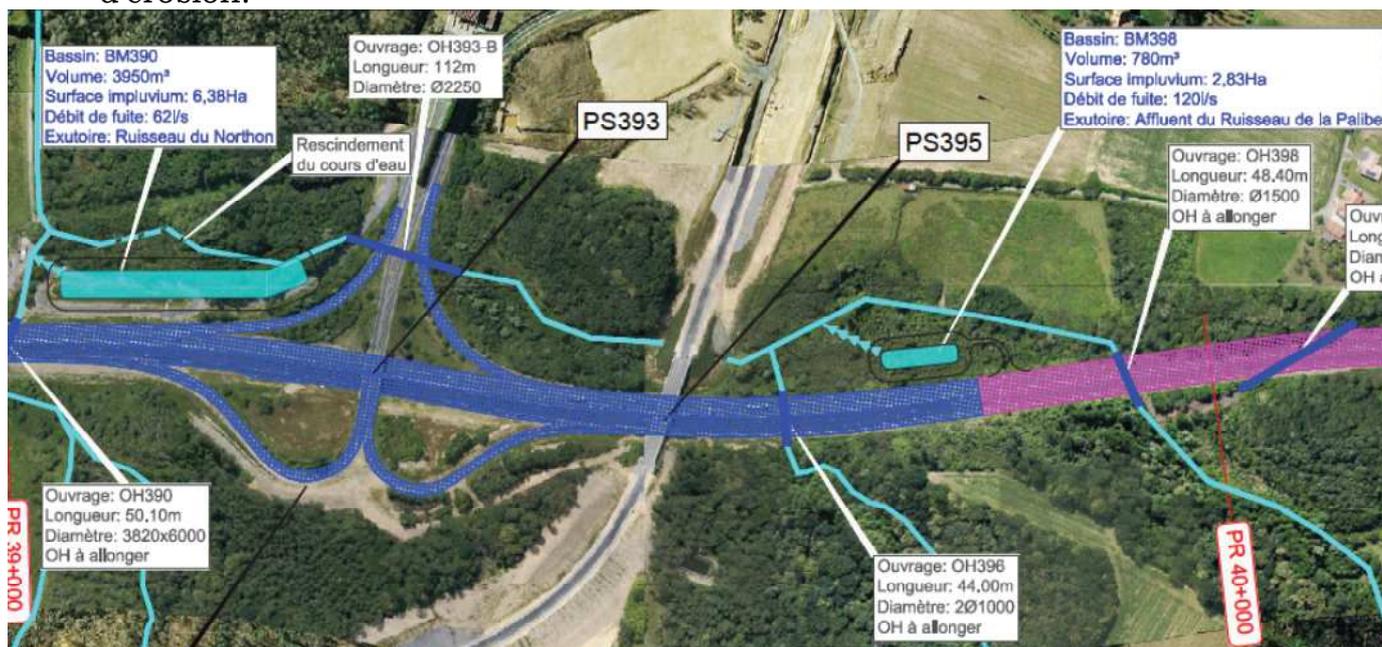
- $Q_T$  : débit de pointe de période de retour T (m<sup>3</sup>/s),
- $C_T$  : coefficient de ruissellement pondéré pour la période de retour T,
- $i$  : intensité de la pluie centennale (mm/h),
- $A$  : surface du bassin (km<sup>2</sup>).

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

L'intensité de pluie ( $i$ ) est définie par la formule de Montana :  $i = a \times t - b$  ;  $t$  étant la durée de pluie (en min) pris égal au temps de concentration du bassin versant autoroutier. ;  $a$  et  $b$  sont les paramètres de Montana (obtenus auprès de Météo France).

Le débit dimensionnant de l'ouvrage est celui du BVN. Les conditions suivantes doivent être respectées pour le débit centennal :

- le niveau d'eau à l'amont doit être inférieur à 1,2 fois le diamètre de l'ouvrage, et ne peut excéder la cote de la chaussée moins 1 m, et la hauteur d'eau admissible vis-à-vis de l'environnement ;
- le tirant d'air dans l'ouvrage doit répondre à la condition suivante :  $S_m / S_t \approx 75\%$  ( $S_t$  étant la surface de l'ouvrage,  $S_m$  la surface mouillée). Cette condition permet d'assurer le passage de corps flottants ;
- présence ou non d'un ressaut hydraulique pouvant détériorer l'ouvrage ou créer un affouillement à l'aval ;
- la vitesse dans l'ouvrage ne doit pas excéder 4 m/s, afin d'éviter les problèmes d'érosion.



L'écoulement naturel des eaux à hauteur de l'échangeur d'Ondres a–est assuré par quatre ouvrages hydrauliques :

- Sous l'échangeur, pour franchir un affluent du ruisseau de la Palibe. L'ouvrage OH 393 est une buse de diamètre de 2.250 mm et d'une longueur de 112 m pour une pente de 0,71 %. Cet ouvrage ne sera pas modifié. La superficie du BVN est estimée à 21 ha. Le débit de projet retenu est de 11 m3/sec ;
- Sous l'autoroute elle-même,
  - o pour franchir le ruisseau du Northon au PR 39.000, l'ouvrage OH 390 est une voute de 3 820 x 6 000 mm et d'une longueur de 59,10 m. Il sera allongé côté mer. La superficie du BVN est estimée à 1.332 ha. Le débit de projet retenu est de 16,70 m3/sec ;

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- pour franchir les affluents du ruisseau de la Palibe :
  - l'ouvrage OH 396 est une buse de diamètre de 1.000 mm et d'une longueur de 50 m pour une pente de 1.57 %. Il sera allongé côté mer. La superficie du BVN est estimée à 33,4 ha. Le débit de projet retenu est de 3,98 m<sup>3</sup>/sec ;
  - l'ouvrage OH 398 est une buse de diamètre de 1.500 mm et d'une longueur de 50,4 m pour une pente de 1.53 %. Il sera allongé côté mer. La superficie du BVN est estimée à 36,6 ha. Le débit de projet retenu est de 4,53 m<sup>3</sup>/sec ;

Dans cette zone, la collecte et le traitement des eaux de ruissellement sont assurés :

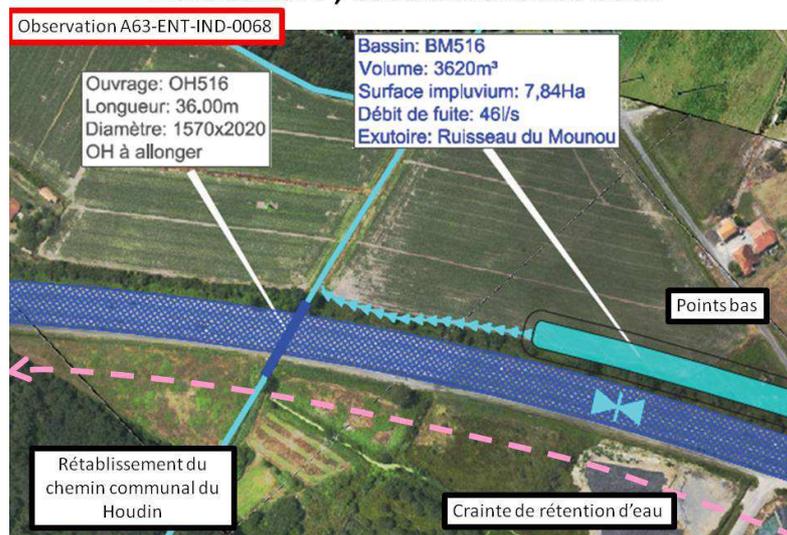
- d'une part par le bassin BM 390 d'un volume de 3.950 m<sup>3</sup> pour un débit de fuite de 62 l/s et dont l'exutoire est le ruisseau de la Palibe. un rescindement d'un ruisseau est prévu ;
- et d'autre part par le bassin BM 398 d'un volume de 780 m<sup>3</sup> pour un débit de fuite de 120 l/s et dont l'exutoire est un affluent du ruisseau de la Palibe.

3.4.2.1.4 Rétention des eaux à hauteur de la zone horticole

Au niveau de la zone horticole de Bénesse Maremne, la transparence hydraulique d'un affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe est assurée par l'OH 516, qui est une voute métal 1.570 x 2.020 mm, d'une longueur de 55 m pour une pente de 1,17 %. Il est calculé pour un débit de 6,52 m<sup>3</sup>/s. Il sera allongé dans les 2 sens et un ouvrage de dissipation sera créé. La récupération des eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière est assurée par le bassin BM 516 place côté « mer et dont l'exutoire est l'affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe.

S'agissant du rétablissement du chemin du Houdin, le dossier précise que les voies latérales impactées par le projet d'élargissement sont rétablies après travaux. Toutefois, il ne précise pas les fossés qui les longeront.

Horticulture ; écoulement des eaux



CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.4.2.1.5 Capacité des canaux et ruisseaux prévus comme exutoires des bassins à supporter le surplus d'eau de ruissellement.

Le dossier n'apporte pas de précision sur ce point

3.4.2.1.6 Traitement anti-moustiques

Le dossier n'apporte pas de précision sur ce point

3.4.2.2 Traitement des eaux

3.4.2.2.1 Aire de Saubion

S'agissant des eaux usées et de la rubrique 2110 (stations d'épuration des agglomérations d'assainissement ou dispositifs d'assainissement non collectif devant traiter une charge brute de pollution organique) le dossier précise que les volumes de traitement des eaux usées des aires et des barrières de péage ne seront pas modifiés et qu'ils n'atteignent pas les seuils de déclaration. Il estime donc que le projet n'est pas concerné par cette rubrique.

Le système de lagunage qui collecte actuellement les eaux de l'aire de Saubion ne sera pas modifié.

La surveillance et l'entretien des ouvrages de collecte et de traitement des eaux usées et des eaux pluviales provenant de la plateforme de la section de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne seront assurés par la Direction d'Opération régionale d'ASF, basée à Anglet (dans les Pyrénées-Atlantiques [64]).

Selon le maître d'ouvrage, « *le suivi et l'entretien du réseau d'assainissement seront effectués avec vigilance afin de détecter tout dysfonctionnement. Pour cela, les services d'exploitation d'ASF sont formés en interne et ont en leur possession un cahier de procédures d'entretien des ouvrages de traitement des eaux de ruissellement de chaussée. Les préconisations sont les suivantes : tenue d'un registre de suivi des opérations d'entretien réalisées, des dysfonctionnements et pollutions éventuels, mis à la disposition des services de la Police de l'Eau du département des Landes ; passage régulier pour évacuer les objets qui risquent de gêner le bon fonctionnement des ouvrages de collecte et de traitement ; visite des ouvrages de collecte et de traitement après chaque orage important ; nettoyage une fois par an des ouvrages de collecte et de traitement, comprenant le nettoyage des ouvrages de collecte, des regards de dérivation et des regards d'évacuation des bassins, la vérification du bon fonctionnement des vannes et l'entretien des grilles de sortie ; curage des fosses de décantation et des bassins tous les 5 à 10 ans (plus fréquemment si la capacité de stockage est trop diminuée). »*

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.4.2.2.2 Pollution accidentelle

La récupération et le confinement des eaux de ruissellement sur l'ensemble de la plateforme et des aires particulières dans le tronçon soumis à l'enquête devraient, à l'avenir, éviter tout risque de pollution des milieux naturels à la suite du déversement accidentel de produits polluants sur la chaussée ou ses abords immédiats.

La permanence assurée au niveau du district d'entretien permet le déclenchement d'une procédure d'urgence en cas de pollution accidentelle, après avoir obtenu les informations relatives à la pollution accidentelle, grâce aux moyens suivants :

- les patrouilles effectuées à une fréquence de 4 à 6 passages par jour sur l'autoroute par les services d'exploitation ;
- les bornes d'appel d'urgence ;
- la vidéosurveillance mise en place au niveau des zones d'échange
- les appels des usagers sur leurs téléphones portables.

Les postes d'appels d'urgence implantés le long de l'autoroute, permettent à toute personne témoin d'un accident ou d'un événement anormal, de donner l'alerte au poste de commandement. Les procédures à suivre en cas d'accident impliquant des matières dangereuses ou polluantes sont définies dans le Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) relatif à l'exploitation de l'autoroute A63.

Le principe de base est de confiner les produits polluants sur la plateforme autoroutière, dans le réseau de collecte des eaux de ruissellement ou dans les bassins multifonctions. Dans ce sens, les vannes installées sur les regards d'évacuation des bassins concernés sont fermées le plus rapidement possible. Par la suite, les modalités de récupération, d'évacuation et de traitement des polluants et des matériaux contaminés sont définies en fonction de la nature des produits.

Les ouvrages de traitement assureront un rôle de stockage d'un produit polluant répandu sur la chaussée et de collecte par le réseau d'assainissement autoroutier. La capacité des ouvrages de traitement permettra de disposer d'un temps suffisant pour intervenir en cas d'accident concomitant avec une averse. Le temps d'intervention retenu est fixé à une heure. La récupération du produit s'effectuera après son confinement dans le bassin. Dans la zone où il est indispensable de capter les pollutions (sensibilité moyenne à très forte), les hypothèses suivantes sont retenues :

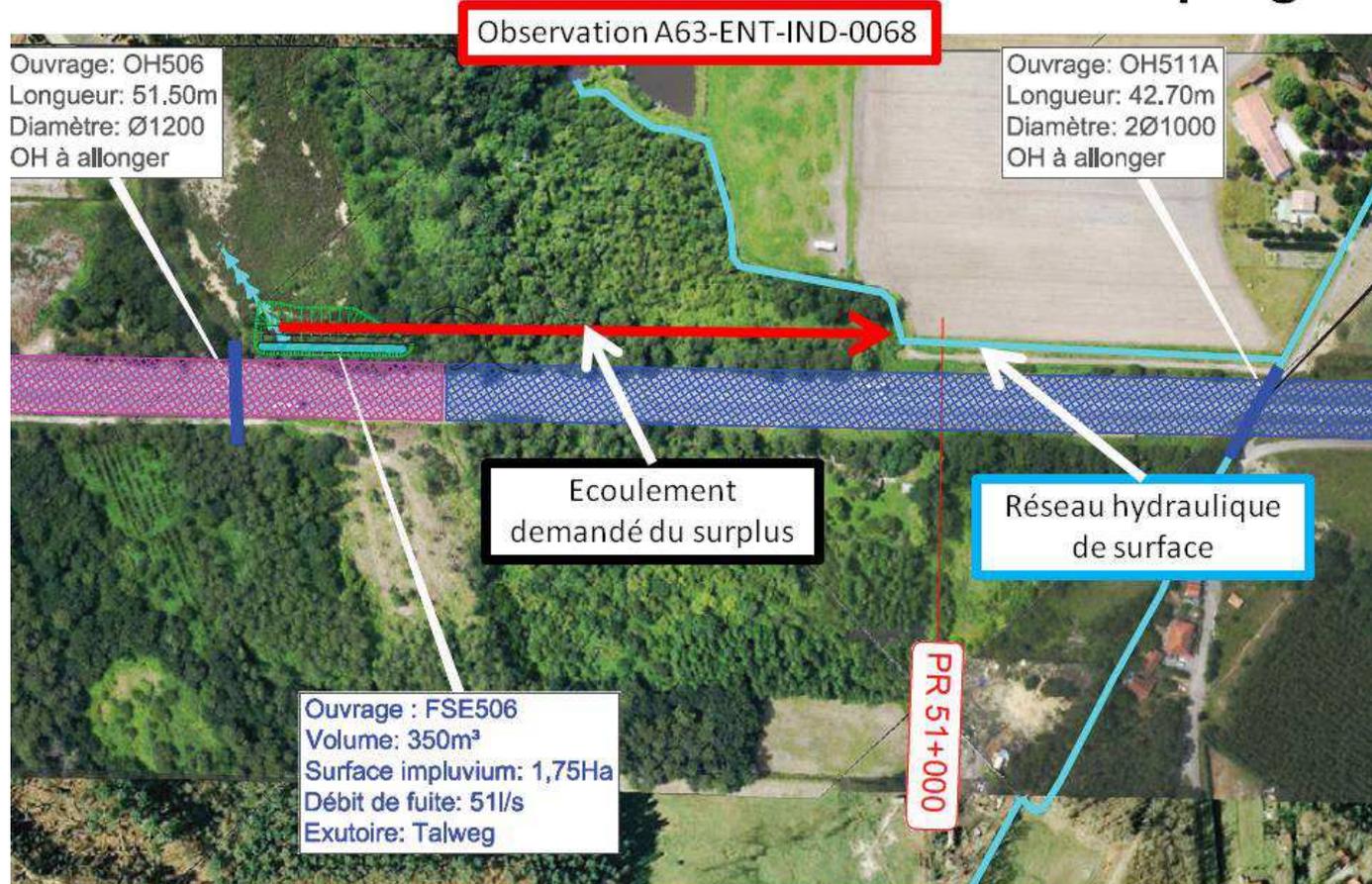
- dans les zones de sensibilité très forte : une capacité de rétention de pollution de 50 m<sup>3</sup>, miscible ou non miscible, avec une pluie de durée 2h et de période de retour T2 ans ;
- dans les zones de sensibilité forte : une capacité de rétention de pollution de 50 m<sup>3</sup>, miscible ou non miscible avec une pluie de durée 2 h de période de retour T1 an ;
- dans les zones de sensibilité moyenne : une capacité de rétention de pollution de 50 m<sup>3</sup> par temps sec.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

S'agissant de la pollution qui serait consécutive à l'accident de 2013 à Bénesse Maremne, le dossier ne prévoit aucune intervention particulière.

La position et les caractéristiques des bassins sont fixées dans le dossier<sup>7</sup>. Ce tableau et la carte qui lui est associée page 37 prévoit à hauteur du lieu où s'est produit cet accident, l'implantation du bassin multifonction BM 536 doté d'un volume de confinement de 1.053 m<sup>3</sup> et d'un niveau de protection fort. Son exutoire est un affluent du ruisseau du Moulin de Lamothe. Les eaux des affluents de ce ruisseau sont tous dans un état chimique bon. Il n'est pas prévu d'implanter le bassin à l'endroit désigné par les associations comme pollué suite à l'accident de 2013. L'examen détaillé du plan parcellaire montre qu'une alternative pour l'implantation de ce bassin est envisageable l'autre côte de l'autoroute.

## Ecoulement des eaux au nord la barrière de péage



<sup>7</sup> Dossier police de l'eau, volume 1 tableau 7 pages 90 & 91

### 3.4.2.3 Suivi des mesures

#### 3.4.2.3.1. Mesures compensatoires

- Zones potentielles de mise en œuvre des mesures de compensation

Le projet d'élargissement de l'autoroute A63 à 2 x 3 voies impacte 8 zones humides de surfaces et d'enjeux différents. Dans sa globalité, correspondant à l'emprise foncière nécessaire à la réalisation des travaux, l'impact surfacique a été estimé à un peu moins de 20 ha, dont 11,1 ha pourront être remis en état ou restitués après travaux du fait de la localisation de cet impact en dehors des entrées en terre techniques du projet.

La quantification des besoins surfaciques en mesures compensatoires est basée sur les orientations fondamentales du SDAGE Adour Garonne qui précise notamment que « *les projets susceptibles de nuire aux fonctions des zones humides, des mesures de compensation proportionnées aux atteintes portées aux milieux, à la charge du maître d'ouvrage, seront exigées après concertation avec les collectivités territoriales concernées et les acteurs de terrain. A titre d'exemple, la création ou l'acquisition de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et sur le plan de la biodiversité, peut compenser à hauteur de 150 % au minimum la surface d'habitats perdue.* »

Les mesures compensatoires prises en faveur des zones humides sont donc quantifiées sur la base du ratio de 150 % préconisé par le SDAGE Adour Garonne. Ainsi, les 20 ha de zones humides potentiellement concernés par des impacts définitifs ou provisoires seront compensés comme suit :

- 8,9 ha d'impacts définitifs (impacts des entrées en terre de l'élargissement) compensés à hauteur de 150 %, soit pour une surface de 13,3 ha ;
- 11,1 ha d'impacts temporaires (impacts en dehors des entrées en terre de l'élargissement) qui feront l'objet d'une évaluation après la réalisation des travaux, afin de déterminer les surfaces de zones humides effectivement concernées. Les zones humides réellement impactées feront l'objet de compensation également calculée sur la base du ratio de 150 %.

Sur la base d'un ratio de 150 %, et pour un impact maximal de 20 ha, la surface maximale à compenser obtenue est légèrement supérieure à 30 ha de Zones Humides.

Le Maître d'Ouvrage a pris contact avec la Chambre Départementale d'Agriculture des Landes (CDA 40) dans le but d'étudier la possibilité de mise en œuvre de mesures compensatoires pour les zones humides **dans le secteur des Barthes d'Angresse**. A l'heure actuelle, 3 secteurs potentiels pour la mise en place de mesures de compensations sont à l'étude à proximité immédiate de l'infrastructure linéaire.

Il s'agit:

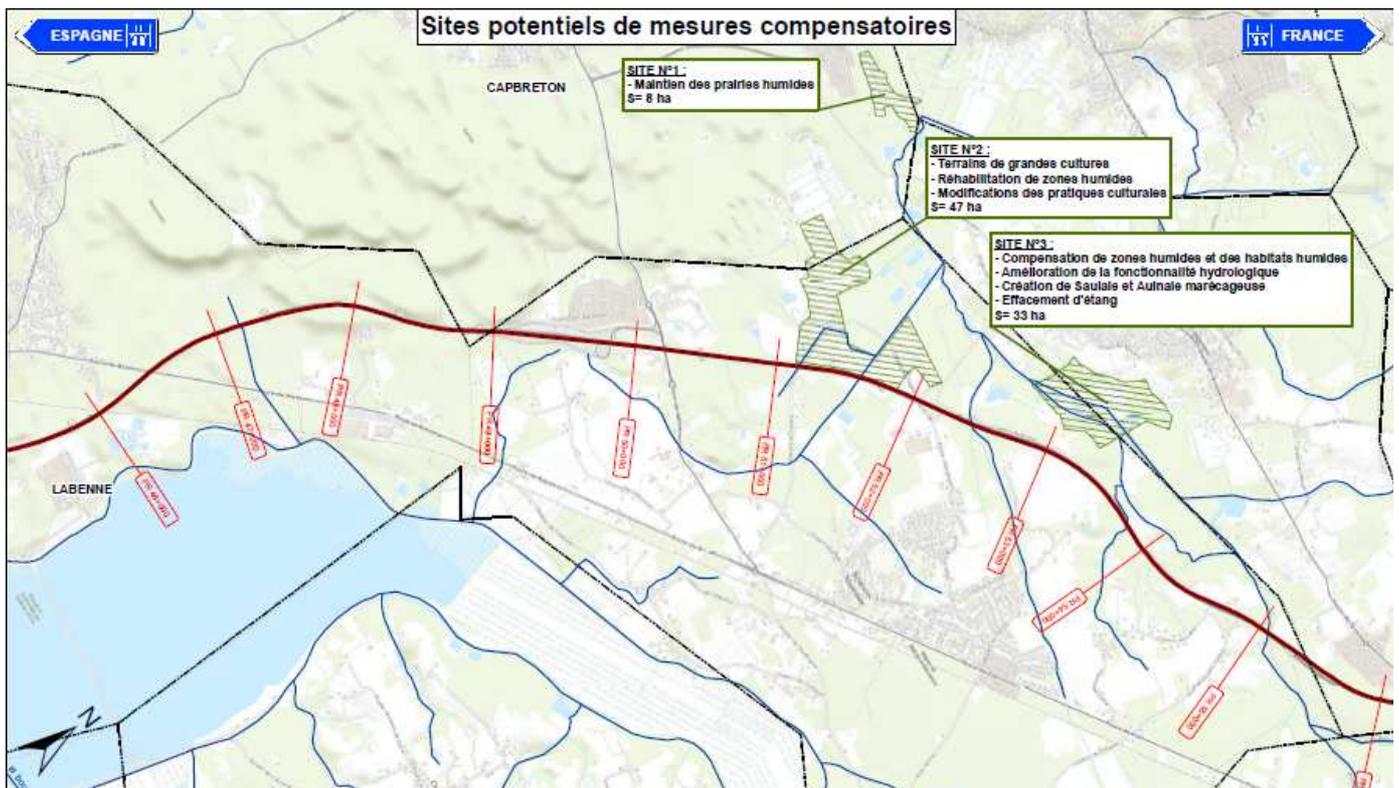
- **Site n°1** : site de compensation du Canal de Monbardon (commune de Capbreton, Soorts Hossegor et Angresse). Ce site est constitué de prairies humides exploitées de manière plus ou moins intensives sur une surface

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

d'environ 8 ha. La mise en place de mesures agro-environnementales (limitation des intrants, arrêt des pesticides, limitation de la période de fauche) pourrait permettre d'améliorer la valeur patrimoniale de cet espace ;

- **Site n°2** : site de compensation de l'aval du pont de Lauga (communes de Capbreton et Bénesse Maremne). Ce site de 47 ha se situe de part et d'autre d'un affluent du ruisseau de Lamothe sur des terrains de grandes cultures. Les possibilités d'agir sur ce site sont importantes et pourraient consister à abandonner la gestion en grande culture pour une culture prairiales extensive.
- **Site n°3** : site de compensation de l'amont du pont de Lauga (communes de Bénesse Maremne et Angresse). Ce site de 33 ha se situe de part et d'autres du ruisseau de Lamothe. Les actions prioritaires sur ce site consisteraient à améliorer la fonctionnalité hydrologique de la zone humide en supprimant certains fossés de drainage agricole et en améliorant la connectivite entre le cours d'eau encaissé et la zone humide.

Le dossier ne prévoit pas d'intervention sur les lits mineurs ou les berges des ruisseaux exutoire des bassins dans le cadre des mesures compensatoires.



- Lutte contre les plantes invasives

Le maître d'ouvrage admet dans l'étude d'impact que les reprofilages, terrassements et remblaiements des bermes autoroutières peut favoriser des espèces invasives au détriment des espèces typiques des écosystèmes rivulaires. Il ajoute que les

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

mouvements de terre, la circulation des engins et les travaux en milieux aquatiques sont des facteurs de développement de plantes invasives car les travaux sont susceptibles de déplacer des boutures, rhizomes et graines qui recolonisent ainsi d'autres milieux. Cela concerne les secteurs humides remaniés (dérivation de cours d'eau notamment) et des secteurs non humides tels que des talus et les zones terrassées qui ont fait l'objet d'apport de matériaux.

Cependant, selon lui, aucun secteur présentant des plantes invasives n'est identifié à ce stade des études au niveau de l'autoroute A63 ; toutefois il affirme que des prospections seront menées dans les stades ultérieurs des études et/ou avant début des travaux afin de repérer les éventuelles stations. Les milieux humides peuvent notamment présenter des jussies, celles-ci étant très présentes sur le site du Marais d'Orx.

Il affirme que le personnel de chantier sera sensibilisé à l'émergence ou la prolifération d'espèces invasives sur le chantier et ses abords. Les zones de plantes invasives recensées à proximité du chantier seront mises en exclos afin d'éviter tout contact entre les plantes invasives et les engins de chantier.

La terre végétale concernée par la présence de plantes invasives sera réutilisée à proximité immédiate des sites de prélèvements afin d'éviter tout transfert de terre végétale d'un site à l'autre. Si une station à forte densité de plantes invasives est localisée lors de la phase de décapage, la mise en décharge ou en fond de dépôt de la terre végétale concernée pourra être étudiée.

La circulation des engins de chantier restera cantonnée aux emprises travaux dans les secteurs identifiés.

En parallèle, des efforts importants seront faits, selon lui, pour réaliser l'ensemencement des talus, des berges et des délaissés lors du réaménagement du chantier afin de concurrencer au maximum l'installation des espèces envahissantes. Le choix des espèces végétales composant les semis sera réalisé en fonction du contexte climatique local et en fonction des espèces présentes dans les milieux herbacés environnants. Le temps entre la mise en place de la terre végétale et la réalisation du semis sera écourté au maximum afin d'éviter la prolifération des essences pionnières invasives.

Une surveillance quant au développement de plantes invasives aux abords et au sein des zones de travaux sera effectuée afin de rapidement mettre en œuvre les mesures adéquates, en cas d'apparition ou de prolifération de ces végétaux.

En résumé, la lutte contre la prolifération de plantes invasives comprend, selon le dossier, les mesures suivantes :

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

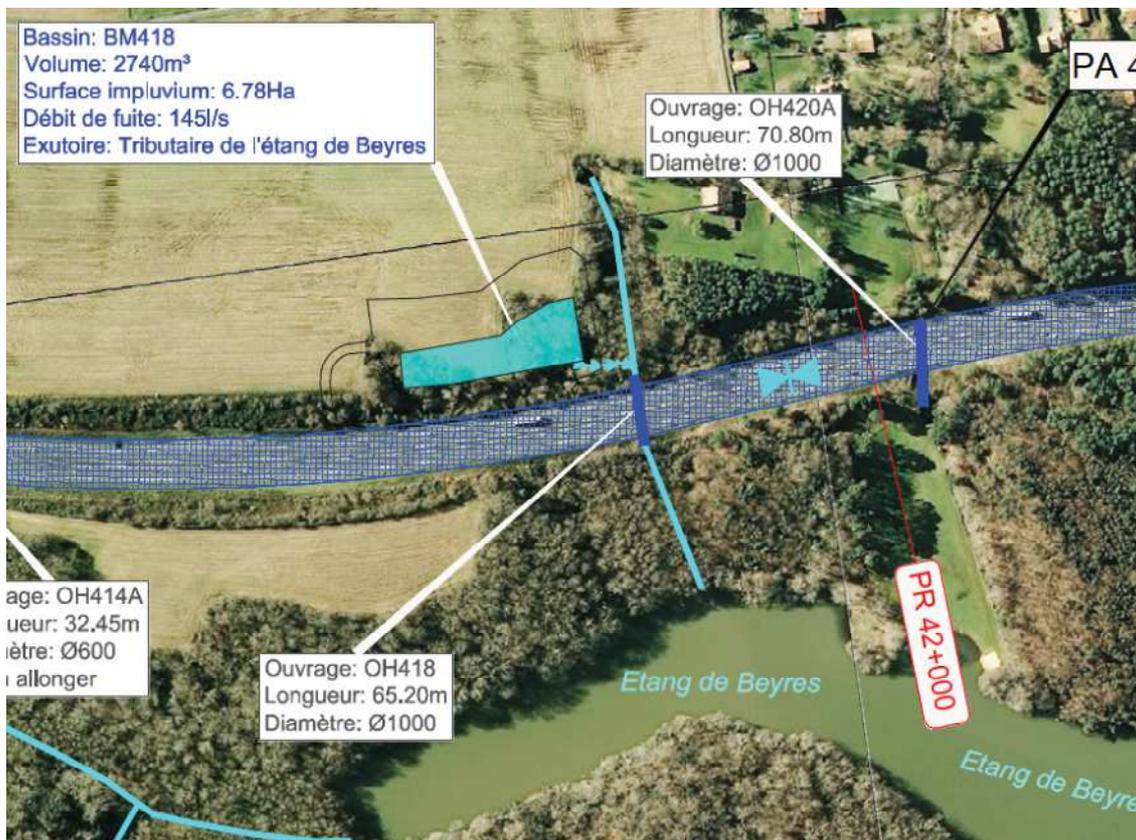
- En phase Chantier
  - o Enherbement rapide des talus, stocks et dépôts
  - o Mise en défens ou destruction de stations existantes
  - o Suivi de l'apparition et évolution de plantes invasives
- En phase Exploitation
  - o Suivi de l'apparition et évolution de plantes invasives
  - o Opération de fauchage ou de traitement en cas de prolifération

S'agissant plus particulièrement des milieux inféodés au milieu aquatiques le maître d'ouvrage affirme que des paillages seront mis en place autour des plantations liées aux réaménagements écologiques de cours d'eau, afin de limiter la pousse de plantes invasives. Un suivi des zones réaménagées permettra de surveiller l'apparition d'espèces invasives et de prévoir un entretien des sites, au besoin, lors des premières années.

3.4.2.3.2 Etat des lieux

- Les étangs de Beyres (lac de la Cabane) et d'Yrieu

Un bassin (BM 418) est envisagé sur la parcelle AK 134 à Ondres. Son exutoire est l'étang de Beyres ou étang de la Cabanne à travers l'OH 418. En cas de pollution accidentelle, le dossier prévoit que : « *les vannes installées sur les regards d'évacuation des bassins concernés sont fermées le plus rapidement possible* ». Toutefois aucun système d'automatisme n'est envisagé.



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

Les étangs de Beyres et d'Yrieu constituent la zone humides n° 3 et présentent un enjeu écologique fort à majeure : l'étang d'Yrieu, 57 ha, est situé à 250 m de l'autoroute au niveau du PR 42,4 ; l'étang de Beyres, 6,7 ha, est situé à une centaine de mètres de l'autoroute au niveau du PR 41,8. Il est en contrebas de celle-ci, peut être impacté par d'éventuelles pollutions accidentelles, chroniques ou saisonnières, en l'absence de dispositifs de collecte et d'assainissement.

S'agissant de la qualité des eaux<sup>8</sup>, le dossier précise que :

- Un état initial sera réalisé avant le début des travaux, afin de faire office « d'état zéro » de comparaison avec des mesures ultérieures. Une éventuelle atteinte qualitative et quantitative des points de prélèvements agricoles ou industriels proches sera également suivie, si nécessaire.
- Un suivi qualitatif des eaux sera mis en place, en accord avec les prescriptions du futur arrêté d'autorisation au titre du Code de l'environnement – volet eaux et milieux aquatiques. Le suivi réalisé devra permettre d'alerter les services de police de l'eau en cas d'anomalie constatée au droit du chantier.
- En parallèle, un suivi écologique sera réalisé. Ce suivi sera réalisé par des écologues qui réaliseront avant le début des travaux un état initial des données environnementales. Ces inventaires permettront :
  - o de mettre à jour l'état initial présenté dans l'étude d'impact ;
  - o de faire office « d'état zéro », avant le début du chantier ;
  - o de vérifier la présence d'espèces protégées et de mettre en place, en cas de besoin, des mesures de déplacement, sous réserve de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement.

#### 3.4.2.3.3 Comité de suivi

Le suivi des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) fait l'objet de nombreuses mesures décrites dans le dossier tant pour le chantier qu'en phase d'exploitation. Ces mesures sont résumées dans l'étude d'impact (chapitre 6 Moyens de surveillance et d'intervention).

Concernant les eaux souterraines et superficielles ainsi que les zones humides, on relèvera notamment les points suivants :

- Surveillance et entretien
  - o En phase travaux

Les services de l'Etat chargés de la Police de l'Eau seront les interlocuteurs privilégiés du Maître d'Ouvrage pour toutes les questions relatives à la prise en compte des objectifs de préservation de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques définis par le Code de l'environnement.

Le Maître d'Ouvrage imposera, aux entreprises réalisant les travaux, la mise en œuvre des mesures de protection des eaux et des milieux aquatiques. Pour ce faire, les mesures seront reprises dans les dossiers de consultation des entreprises, sous forme

<sup>8</sup> Etude d'impact, § 8.11.1.2 Suivi de la qualité des eaux, page 380

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

d'une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) et d'un Schéma Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement (SOPRE).

La NRE, rédigée par le Maitre d'Ouvrage, sera adressée aux services de la Police de l'Eau, elle définira notamment :

- les moyens mis en œuvre pour la réalisation des travaux ;
- les consignes strictes à respecter pour prévenir tout risque de pollution accidentelle ;
- les consignes strictes à respecter pour limiter les effets en cas d'incident ;
- le mode de calcul des pénalités à appliquer à l'entreprise responsable en cas d'impact sur le milieu environnemental.

Le Maitre d'Ouvrage informera les services de l'Etat de l'évolution du chantier et tout incident sera signalé.

A l'achèvement des travaux objet du présent dossier, le Maitre d'Ouvrage informera les services de la Police de l'Eau et leur transmettra un plan de récolement indiquant l'implantation des ouvrages, un tableau synthétique des caractéristiques de ces ouvrages et un plan de détail des bassins ainsi que toutes les pièces nécessaires à la compréhension de leur fonctionnement.

o En phase d'exploitation

La surveillance et l'entretien des ouvrages de collecte et de traitement des eaux usées et des eaux pluviales provenant de la plateforme de la section de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne sont assurés par la Direction d'Opération régionale d'ASF<sub>I</sub>, basée à Anglet (dans les Pyrénées-Atlantiques [64]).

Le suivi et l'entretien du réseau d'assainissement seront effectués avec vigilance afin de détecter tout dysfonctionnement. Pour cela, les services d'exploitation d'ASF<sub>I</sub> sont formés en interne et ont en leur possession un cahier de procédures d'entretien des ouvrages de traitement des eaux de ruissellement de chaussée.

- Suivis de la qualité des eaux et des milieux aquatiques

o En phase travaux

Toutes les mesures de protection de l'eau pendant la phase travaux sont définies dans les marchés de travaux des entreprises.

Le respect des différentes prescriptions sera assuré lors du contrôle rigoureux des chantiers par le Maitre d'Ouvrage et pour l'entreprise par un chargé d'environnement.

Le non-respect des consignes par les entreprises réalisant les travaux sera sanctionné par des pénalités financières conséquentes et dissuasives.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

▪ Suivi des eaux superficielles

Les ruisseaux pérennes recoupés par le projet feront l'objet d'un suivi de la qualité de leurs eaux en phase chantier.

▪ Suivi des eaux souterraines

L'A63 étant principalement au terrain naturel ou en léger remblai, son aménagement n'engendrera potentiellement que des incidences réduites sur les points de captage d'eau à usage privé et des ouvrages situés à l'aval hydraulique immédiat. Un suivi spécifique des eaux souterraines pourrait ne pas être rendu nécessaire.

Les mesures préventives de protection vis-à-vis des risques éventuels de pollution en phase travaux ont été privilégiées.

Comme pour l'ensemble des travaux, ces mesures de prévention ainsi que des mesures d'intervention appropriées seront décrites dans les Schémas d'Organisation pour la Protection et le Respect de l'Environnement (SOPRE) pour lequel le titulaire du marché de travaux doit s'engager. Il doit, en particulier, désigner un chargé d'environnement qui assurera tout le suivi de la phase de travaux.

○ En phase d'exploitation

Un contrôle du maintien des fonctions des ouvrages de traitement des eaux (bassins multi fonctions) sera effectuée annuellement.

- Suivi des zones humides

L'impact attendu du projet d'élargissement de l'autoroute A63 sur les caractéristiques hydriques des zones humides proches ou à proximité de l'A63 est négligeable. Toutefois, afin de s'assurer de l'absence d'impact de l'aménagement, un suivi de l'évolution du caractère humide de certaines zones sera réalisé.

Le protocole de suivi sera précisé dans un document à présenter au service de police de l'eau en amont de la phase travaux. Les fréquences de suivi permettront de couvrir une période suffisante pour apprécier l'impact de l'infrastructure. Un état initial en amont de la phase travaux puis un suivi de l'évolution à n+1 et n+5 après mise en service sera mis en place. Les conclusions apportées par ces études seront retranscrites dans des bilans de suivis qui seront transmis aux services de l'état.

A ce stade du projet, il est envisagé un de suivi l'évolution des zones humides à enjeux forts ou majeurs soit :

- **ZH 1** : Zone humide du Northon, ses affluents et ses abords ;
- **ZH 3** : Boisements des étangs de Beyres et d'Yrieu ;
- **ZH 4** : Zone humide du Boudigau ;
- **ZH 7** : Zone humide des Barthes d'Angresse ;
- **ZH 10** : Zone humide du ruisseau des Hontines, ses affluents et ses abords ;
- **ZH 11** : Zone humide du ruisseau du Moulin Neuf.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Cependant, le dossier ne fait pas état de la création d'un comité de suivi des mesures et ne précise donc pas qui pourrait créer ce comité (Préfet ?) ni quelles seront les parties prenantes (services de l'état notamment police de l'eau, collectivités territoriales, syndicats de rivières, associations, riverains, etc. ?)

**3.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage et réponses du 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.

Réponse du maître d'ouvrage

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).

Avis de la commission d'enquête

La commission note l'avis favorable du maître d'ouvrage pour que les compensations soient opérées localement. **Elle le recommandera dans la mesure où ces zones seront bien appropriées aux types de compensations prescrites par la DREAL après avis du CNPN.**

**Q-542** Quelles disposition ASF entend-il prendre face à la pollution ponctuelle qui se trouverait à proximité de l'OH 536 ? 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

Réponse du maître d'ouvrage

Une pollution accidentelle a frappé la commune de Bénese-Maremne 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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

techniques et non par l'idée d'un financement du coût de dépollution supporté par l'opération d'élargissement.

Avis de la commission d'enquête

La commission comprend la position du maître d'ouvrage. Elle note toutefois que l'acceptabilité du projet par les associations et le public dépend en partie de la résolution de ce problème. **Elle recommande donc qu'une solution puisse être trouvée, indépendamment de la position du bassin en partenariat avec les services de l'Etat et les collectivités locales.**

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage et de sa volonté à travailler en partenariat avec les collectivités locales. L'autoroute ne peut en effet être considérée comme seule responsable d'une éventuelle saturation du réseau. **Elle recommande qu'une évaluation soit faite après mise en service du nouveau système de collecte et de rétention des eaux de plateforme et qu'une solution soit recherchée en partenariat avec les collectivités territoriales concernées (Conseil départemental, MACS, communes).**

**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) ?

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Le bon fonctionnement du traitement des eaux usées sur cette aire est néanmoins une responsabilité du concessionnaire. **Elle recommande une vérification de la qualité des eaux après traitement et de faire les aménagements en conséquence.**

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

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Elle **recommandera la création de ce comité et la participation des associations et des riverains.**

**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 fossés 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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Ces explications et le fait que la surface d'impluvium de la plateforme soit en général très faible par rapport à l'ensemble du bassin versant considéré semblent montrer que les risques d'engorgement des milieux récepteurs sont limités.

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

Réponse du maître d'ouvrage

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. **Elle recommandera que l'arrêté préfectoral autorisant les travaux au titre de la loi sur l'eau prévoie des états des lieux des milieux aquatiques les plus sensibles (Boudigau, étangs, etc.) avant et après la réalisation du projet**

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

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. **Elle suggère que, la vérification et l'aménagement éventuel des ouvrages aval soit prise en compte dans les mesures compensatoires.**

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

Réponse du maître d'ouvrage

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).

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage

- 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 ?

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. **Elle suggère que, la vérification et l'aménagement éventuel des ruisseaux récepteurs soit prise en compte dans les mesures compensatoires.**

- 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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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 collecter 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

Voir question Q543. La commission prend acte de la volonté du maître d'ouvrage à travailler en partenariat avec les collectivités locales. L'autoroute ne peut en effet être considérée comme seule responsable d'une éventuelle saturation du réseau. **Elle recommande qu'une évaluation soit faite après mise en service du nouveau système de collecte et de rétention des eaux de plateforme et qu'une solution**

**soit recherchée en partenariat avec les collectivités territoriales concernées (Conseil départemental, MACS, communes).**

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Le bon fonctionnement du traitement des eaux usées sur cette aire est néanmoins une responsabilité du concessionnaire. **Elle recommande une vérification de la qualité des eaux après traitement et de faire les aménagements en conséquence.**

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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 rivières sur ce point

Réponse du maître d'ouvrage

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**3.4.4 Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée et réponses du maître d'ouvrage**

Toutes les questions posées et les observations sont listées intégralement dans le DROP (Document Récapitulatif des Observations du Public) annexé à la version électronique de ce rapport.

Par ailleurs, une partie des questions posées notamment par les particuliers et ayant un caractère personnel ont été reproduite dans le PV de synthèse joint à ce rapport. La commission a demandé au maître d'ouvrage d'apporter une réponse individuelle à ces questions. 20 questions ciblées ont été posées:

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
Réponse du maître d'ouvrage		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 reprofilage 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
Réponse du maître d'ouvrage		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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		des arbres susceptibles d'être préservés sera engagée, et les 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?
Réponse du maître d'ouvrage		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 du maître d'ouvrage		Réponse négative, voir réponse à la question Q 741.
Mme Gemain Pte de Bénesse 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 du maître d'ouvrage		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)
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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 Bénesse : 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
Réponse du maître d'ouvrage		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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 ».
Réponse du maître d'ouvrage		Concernant l'apport d'eau supplémentaire, voir la réponse à la question Q547 . 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.
St Germain Raymond	A63-BNM- IND-0103-2	190 chemin du Brocq Venant d'acquérir les parcelles AS66 et AS263 bordant l'A63. M. Butterling est venu à l ma demande pour se rendre compte de l'état du fossé propriété d'ASF. J'espère que des travaux seront exécutés rapidement.
Réponse du maître d'ouvrage		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
M. Cabaloué Maire de Saubion	A63-SAU- IND-0126- 002	1. Que des micro-stations soient installées en amont des systèmes de lagunage due les aires de repos SAUB-OUEST et SAUB-EST afin de pallier à tout risque de pollution. 2. 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. 3. 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 SITCOM.
Kerrouche Eric Pt de la CC MACS	A63-COU- IND-0131- 010	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
Réponse du maître d'ouvrage		1 -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. 2 -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. 3 – 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.
Mme Peyrelongue Martine	A63-BNM- IND-0138-	terrier 127/165 et 127/145 voir aussi question A63-BNM-IND-0105-3 Concernant l'OH 524, la

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avec son locataire M Quattrin	001	retenue d'eau viendrait plus d'un bouchon artificiel que de la hauteur relative de la buse
Réponse du maître d'ouvrage		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.
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 souhaitons savoir si ce classement a induit les caractéristiques de ce bassin, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un volume d'écrêtement plus bas comparé au bassin N°390 alors que la surface active est plus importante?</li> <li>-Un volume utile retenu moindre que celui du bassin N°390 alors que la surface active est plus importante?</li> <li>- 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)</li> </ul>
Réponse du maître d'ouvrage		<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'écrêtement 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'écrêtement 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'écrêtement 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"> <li>o l'écrêtement des eaux d'une part;</li> <li>o le confinement d'une pollution accidentelle pendant 2 heures (pour intervention des secours) d'autre part.</li> </ul> <p>Pour les bassins N°390 et N°418, c'est l'écrêtement 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	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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		Boudigau qui se déverse, in fine, dans l'Océan à Capbreton
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Bilhère Florence Pte des Riverains du Seignanx	A63-COU- IND-0151- 005	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.
Réponse du maître d'ouvrage		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 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. 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.
Bilhère Florence Pte des Riverains du Seignanx	A63-COU- IND-0151- 007	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 : - Contrôle des déversements des eaux des bassins en cas de très fortes pluies - Manœuvre et suivi des vannes d'obturation du fossé d'alimentation
Réponse du maître d'ouvrage		⇒ Il est rappelé qu'aucune zone inondable n'est recensée dans le périmètre d'études. ⇒ 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. 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. ⇒ La vanne d'obturation ne sert qu'au confinement du bassin en cas de pollution accidentelle, afin d'isoler les produits polluants

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		dans le bassin. En l'absence de pollution accidentelle, cette vanne ne sert pas à couper l'alimentation du bassin lors de fortes pluies.
Monsieur de Blignières	A63-OND-PAR-0159-002	Propriétaire maison 175, Parcelles AK5, AK121, N° de terrier 125 et 126 Commentaire sur le bassin de rétention au niveau du n° de terrier 123/51. : Monsieur de Blignières 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.
Réponse du maître d'ouvrage		Le bassin identifié sous le numéro BM 418 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. 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.
Réponse du maître d'ouvrage		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

Avis de la commission

La commission prend acte des réponses apportées.

Concernant la position des bassins :

- Elle note la décision du pétitionnaire d'abandonner les solutions alternatives et approuve les modifications proposées aux plans et état parcellaire d'une part et, d'autre part aux emplacements réservés dans les MECDU
- Elle comprend la position du maître d'ouvrage pour l'OH 536 et **elle recommande qu'une solution au problème de pollution consécutif à l'accident de 2013 puisse être trouvée, indépendamment de la position du bassin en partenariat avec les services de l'Etat et les collectivités locales.**

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

- Elle estime que les positionnements décrits dans le dossier<sup>9</sup> sont judicieux. Un aménagement ponctuel, dans le cadre du projet détaillé des travaux pourra toujours être opéré et des rétrocessions aux propriétaires faites si nécessaire.

S'agissant des inondations localisées à Labenne, la construction d'un ouvrage hydraulique supplémentaire jouera certainement un rôle positif sans qu'il soit certain que la pompe de relevage ne soit plus utile. Toutefois son usage pourrait être moins fréquent et donc moins coûteux pour la commune. A noter cependant que cette eau se s'écoulera vers le canal de ceinture du marais.

Enfin, la commission prend note que le maître d'ouvrage n'est pas opposée au principe d'une campagne d'analyses (eau et sédiments), avant travaux, puis en fin de travaux.

**Elle recommandera que l'arrêté préfectoral autorisant les travaux au titre de la loi sur l'eau prévoit des états des lieux des milieux aquatiques les plus sensibles (notamment l'étang de Beyres) avant et après la réalisation du projet.**

**3.4.5. Appréciation de la commission d'enquête sur les eaux et les milieux naturels**

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

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

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

La construction du réseau de collecte et de rétention temporaire (2 heures) des eaux devraient à l'avenir permettre d'éviter toute pollution accidentelle des sols ou des milieux aquatiques. Compte tenu de l'importance du trafic PL, la probabilité

<sup>9</sup> Dossiers « police de l'eau, notamment volume 1, § Plans de l'assainissement projeté de la plateforme autoroutière, pages 29 à 42

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

d'occurrence d'un tel accident est élevée et milite pour que le maître d'ouvrage réalise des travaux provisoires ou définitifs au plus tôt dans le phasage de l'opération. S'agissant de la pollution résiduelle suite à l'accident de 2013, la commission ne peut juridiquement ni pratiquement, désigner des responsabilités. Mais elle **recommande qu'une solution puisse être trouvée en partenariat avec les services de l'Etat et les collectivités locales.**

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

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

Le suivi de l'efficacité des mesures est indispensable à la fois pour pérenniser l'acceptabilité sociale du projet et pour éviter une dégradation des milieux naturels. La **commission recommande donc que l'arrêté préfectoral prévoit la création d'un comité de suivi intégrant des représentants des associations et des riverains** qui sera tenu régulièrement informé des analyse et contrôles de toute nature fait pendant et à près la réalisation du projet. Elle recommande aussi **que ces informations soient mises à la disposition du public, notamment via le site internet dédié au projet.**

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

### **3.5. Organisation et impacts du chantier**

#### ***3.5.1 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.

##### 3.5.1.1 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 maires 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.

##### 3.5.1.2 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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

3.5.1.3 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 Cabanne 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.

3.5.1.4 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 Bénesse 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.* »

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

**3.5.1.5 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.

**3.5.2 Synthèse des éléments du dossier sur ce thème**

**3.5.2.1 Voiries, accès aux propriétés, conditions de circulation, déviations etc.**

En phase de chantiers, les rétablissements de voiries et de réseaux divers seront réalisés le plus tôt possible ; ils feront l'objet de communications auprès des riverains en cas de coupures temporaires. Des déviations seront mises en place si nécessaire et les accès aux parcelles seront maintenus. La propreté des voiries sera assurée pendant les travaux. Les travaux de nuit et durant les week-ends seront limités à des opérations spécifiques. Les travaux en période estivale concerneront des aménagements particuliers. La mise en œuvre d'une signalisation appropriée sera appliquée dans le cas où les itinéraires d'accès au chantier viennent perturber l'accès aux équipements de loisirs, cela concernera également les circuits de randonnée et de VTT.

Des clôtures provisoires seront mises en place, en limite des terrains acquis, au démarrage des travaux une fois les déboisements et débroussaillages effectués. Cette mesure vise à éviter l'intrusion d'animaux, sauvages ou domestiques, sur la partie en chantier comme sur l'autoroute circulée. En cas de suppression des clôtures existantes, et sachant qu'elles ne sont pas remplacées immédiatement par des clôtures de chantier, il est rappelé que les propriétaires d'animaux domestiques ou d'élevage, de bétails, restent responsables de leurs bêtes et des dommages éventuels qu'ils pourraient occasionner en cas de divagation, notamment sur l'autoroute.

Les travaux de nuit rendus nécessaires dans le cadre de l'aménagement de l'A63 seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur, notamment vis-à-vis du respect du cadre de vie des riverains, qui seront avertis au préalable.

Les cheminements agricoles ou sylvicoles seront rétablis ou déviés provisoirement en concertation avec les professionnels concernés. Les éventuels allongements de parcours dus à certaines phases de chantier particulières seront examinés avec les exploitants agricoles directement concernés et pourront faire l'objet d'une indemnisation.

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

Les mesures associées aux impacts de l'aménagement de l'autoroute à 2 x 3 voies, sur les réseaux d'eau, d'électricité, de télécommunication et de gaz figurent au § 8.7.3 de l'étude 'impacte. Les tableaux présentés pages 371 à 374 précise dans chaque cas :

- S'il faut prévoir un dévoiement ou un déplacement,
- Si le passage souterrain ou aérien du réseau sera préservé,
- Si le réseau est intégré à un ouvrage d'art un ouvrage,
- s'il n'y aucun impact.

3.5.2.2 Bruits, vibration, accès aux réseaux

- Bruits

Les engins de chantier seront une source de nuisances acoustiques pour les riverains. Sans entrainer une variation notable de l'ambiance sonore, le chantier générera une gêne acoustique provisoire des riverains. La déviation de certains itinéraires routiers pourra entrainer l'augmentation temporaire du bruit routier sur les axes de report, entrainant une augmentation provisoire des nuisances sonores routières sur ces axes. Les travaux sont toutefois limités dans le temps et dans l'espace. Afin de garantir un niveau sonore admissible, les entreprises retenues pour la construction de l'infrastructure devront respecter les limitations prévues par l'arrête du 13 avril 1972, modifié par les arrêtés du 22 novembre 1993, du 10 octobre 1996 et du 12 janvier 2006, relatif au bruit des véhicules automobiles.

Les nuisances sonores générées par l'exécution des travaux sont également susceptibles de se cumuler à d'autres nuisances. Les niveaux de bruit admissibles des engins de chantier seront respectés, conformément au décret n°2007-1467 du 12 octobre 2007 relatif au livre V de la partie réglementaire du Code de l'environnement, concernant les objets bruyants et les dispositifs d'insonorisation. De plus, plusieurs mesures seront prises pour réduire les impacts du chantier :

- les engins et le matériel seront conformes aux normes en vigueur (possession des certificats de contrôle) ;
- le travail de nuit et jours feries limité, sauf situation exceptionnelle, notamment pour limiter les contraintes du chantier pendant la journée. Les riverains seront également informés à l'avance des déviations routières entrainées par les travaux ainsi que de la durée du chantier. Le risque que les nuisances sonores des engins de chantier gênent des effets sur la santé sera donc limité. Il n'est donc pas retenu pour la suite de l'étude.

En résumé, les principales mesures pour limiter les effets du bruit en phase chantier sont :

- Respect des horaires de travail définis dans les arrêtés en vigueur sur le territoire
- Diffusion d'un dossier bruit de chantier au Préfet et aux communes concernées avant travaux
- Utilisation d'engins respectant les normes réglementaires
- Vibrations

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

Les populations exposées à la gêne issue des vibrations sont celles habitant dans une bande de 50 m de part et d'autre de l'A63. On estime cette population à moins d'une centaine d'habitants. Les trajets empruntés pour les engins de travaux feront l'objet d'une concertation avec les communes.

**3.5.2.3 Impact du chantier sur les eaux superficielles et souterraines**

Les mesures de protection des eaux en phase chantiers sont décrites de façon détaillée aux § 8.3 et 8.4 de l'étude d'impact, pages 321 à 330. Elles en consisteront notamment à :

- interdire les installations de chantier à risque dans les zones sensibles (cours d'eau, zone d'infiltration vers les nappes) ;
- limiter l'emprise du chantier et la circulation des engins aux abords du cours d'eau ;
- mettre en place un assainissement provisoire pour la collecte et le traitement des eaux de ruissellement du chantier ;
- entretien régulier des dispositifs ;
- mesures particulières de protection des eaux et des milieux naturels au niveau des installations de travaux ;
- suivi des travaux par un chargé d'environnement ;
- arrosage des pistes en période sèche ;
- kits de dépollution placés dans les véhicules de chantier ;
- mettre en place un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en phase chantier.
- réalisation et application d'un plan d'intervention d'urgence.
- le stationnement, le lavage ou l'entretien de matériels (engins de chantier notamment) sera réalisé hors zones humides associées aux cours d'eau,
- l'approvisionnement du chantier en matériaux interviendra par utilisation de l'ensemble des accès possibles hors du lit mineur des rivières
- réalisation de mesures de la qualité de l'eau des cours d'eau à enjeu écologique/piscicole à l'aval et à l'amont des travaux
- la mise en place de panneaux sur le terrain aux abords des cours d'eau, informant de leur caractère sensible et rappelant les mesures de précaution à appliquer.

Les bases de travaux feront également l'objet de mesures particulières de protection des eaux et des milieux naturels, avec des dispositifs tels que ceux présentés précédemment, mais également avec des dispositifs de récupération des résidus de laitances de béton, des eaux de lavage des engins de chantiers, etc.

L'ensemble du système fera l'objet d'un entretien régulier afin de maintenir constamment les capacités de décantation/filtration (par curage et enlèvement des dépôts, renouvellement des filtres), notamment après les épisodes pluvieux conséquents.

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

Les mesures nécessaires pour limiter la pollution par la chaux seront prises

En phase chantier, dans le cas où les franchissements existants ne pourraient pas être empruntés, des franchissements provisoires des cours d'eau et talwegs seront mis en place afin de permettre le déplacement des engins de chantiers tout en évitant l'obstruction du lit de l'écoulement.

Aucun passage à gué dans un cours d'eau (hors talweg) ne sera autorisé.

Ces ouvrages de traversée provisoires sont dimensionnés suivant les mêmes principes que les ouvrages définitifs mais pour des périodes de retour de crue plus faibles en raison de leur fonction limitée dans le temps à la réalisation du chantier.

Lorsque les pistes de chantier empruntent le tracé de voiries communales ou de chemins existants, les ouvrages existants sont conservés si leur dimensionnement est cohérent avec les critères énoncés ci-dessus pour éviter de perturber davantage les cours d'eau ou talwegs traversés.

La principale disposition constructive adoptée consiste à réaliser dans la mesure du possible les ouvrages lors des périodes d'assez, ou à l'écart des écoulements, afin de ne pas perturber le régime des cours d'eau, aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif. Ce dernier cas implique donc une dérivation provisoire ou définitive.

À la fin des travaux, les ouvrages provisoires seront démontés et le milieu naturel initial restitué.

Les cours d'eau seront signalés et balisés afin d'éviter toute pénétration accidentelle d'engins ou de machines aux abords et dans le lit de ceux-ci. En fin de chantier, les cours d'eau et leurs abords seront nettoyés. Les berges terrassées seront ensemencées et plantées, de façon à reconstituer à terme un milieu proche de l'état initial. Certains cours d'eau et berges pourront faire l'objet de réaménagements écologiques selon les enjeux associés à ceux-ci.

#### 3.5.2.4 Etat des lieux

Les travaux seront suivis par un chargé de l'environnement qui devra faire appliquer les mesures de protection.

Un suivi qualitatif des eaux souterraines est réalisé selon la vulnérabilité et la sensibilité de celles-ci par rapport au projet. Les paramètres mesurés proposés à ce stade des études sont les suivants : pH, oxygène dissous, turbidité, HAP et hydrocarbures totaux.

Le dossier de consultation des entreprises comprendra une partie de rappel des enjeux environnementaux avec la cartographie des secteurs sensibles et reprendra les différentes mesures définies dans l'étude d'impact. La Notice de Respect de

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

l'Environnement (NRE) est un document sur lequel les entreprises devront s'engager au moment de l'attribution des marchés.

Elles seront tenues de respecter et de mettre en œuvre ces mesures en élaborant un plan de respect de l'environnement (PRE), en réponse à la NRE. Ce document sera élaboré par l'entreprise et validé par le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage. D'autres documents seront également à la charge des entreprises tels que la procédure d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle, crue...

Les entreprises devront désigner un Chargé d'environnement, présent sur le chantier en permanence et qui sera l'interlocuteur principal du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage, en matière d'environnement. Il sera tenu de vérifier le respect de l'ensemble des procédures, des mesures de protection tout au long des travaux ainsi que la gestion des événements tels que des pollutions accidentelles.

Un contrôle extérieur pourra également être mis en place, par le maître d'œuvre ou le maître d'ouvrage.

Le non-respect des mesures et la non mise en place d'action pour remédier aux non-conformités conduiront à l'arrêt du chantier jusqu'à la mise en place d'actions correctives. Ce contrôle portera également sur la mise en place d'un système d'assainissement provisoire et de son bon fonctionnement.

Un suivi qualitatif des eaux sera mis en place, en accord avec les prescriptions du futur arrêté d'autorisation au titre du Code de l'environnement – volet eaux et milieux aquatiques. Le suivi réalisé devra permettre d'alerter les services de police de l'eau en cas d'anomalie constatée au droit du chantier. Du fait de la présence d'un lien étroit entre le Boudigau et le champ captant d'Ondres et Labenne, le suivi du ruisseau du Boudigau devra permettre d'alerter les services de police de l'eau et le SYDEC en cas d'anomalie constatée.

Un état initial sera réalisé avant le début des travaux, afin de faire office « d'état zéro » de comparaison avec des mesures ultérieures. Une éventuelle atteinte qualitative et quantitative des points de prélèvements agricoles ou industriels proches sera également suivie, si nécessaire.

En parallèle, un suivi écologique sera réalisé. Ce suivi sera réalisé par des écologues qui réaliseront avant le début des travaux un état initial des données environnementales.

**3.5.2.5 Remise en état, états des lieux et Indemnisation des préjudices causés par les travaux**

Le dossier n'apporte pas de réponse précise à ces questions en dehors de l'indemnisation de l'assèchement avéré d'un point de prélèvement d'eau privé, de

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

l'impact direct de perte de surface sur une exploitation agricole ou sylvicole ou encore des indemnisations pour allongement de trajet.

Le dossier ne précise notamment pas quels pourraient être les terrains, chemins, bâtis etc. qui pourraient faire l'objet d'un état des lieux contradictoire avant et après les travaux.

**3.5.2.6 Autres points évoqués**

- Pollutions par les poussières

Pour limiter les envols de poussières, les entreprises s'attacheront à :

- arroser les pistes, notamment par vent fort et temps sec ;
- éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort ;
- limiter la vitesse à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière.

Pour limiter les envols de chaux, il est prévu :

- de ne pas épandre de chaux par vent supérieur à 50 km/h ;
- d'éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort ;
- de ne pas circuler sur des surfaces venant d'être traitées ;
- d'assurer l'étanchéité des épandeurs, afin d'éviter toute fuite lors du transport des produits.

Les populations situées dans une bande de 50 m de part et d'autre de la zone des travaux, soit moins d'une centaine de personnes seront, par vent fort, potentiellement exposées à des émissions de poussières (durant les phases de terrassement), et de chaux (dans les secteurs nécessitant des traitements de matériaux).

Aucun seuil d'effet sur la santé n'a été défini pour ces émissions. Les risques en cas d'exposition sont principalement liés à une atteinte au système respiratoire. Le retour d'expérience sur les chantiers équivalents depuis de nombreuses années a cependant permis de définir un certain nombre de mesures préventives qui permettent de limiter ces risques d'impacts pour les riverains.

***3.5.3 Questions posées au maître d'ouvrage et réponses du 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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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<sup>er</sup> 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

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

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, notamment de son engagement à prendre contact avec les agriculteurs et de compenser, le cas échéant, les préjudices subis.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Elle invite les riverains à contacter les représentants du concessionnaire.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

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

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

Réponse du maître d'ouvrage

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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. **Elle recommande que l'arrêté de DUP prescrive la création de ce comité et sa composition, incluant associations et riverains et que ce comité soit mis en place dès la phase de travaux avec, si nécessaire une composition adaptée** (représentants des sociétés de travaux, des riverains des bases de travaux ou de dépôts ou des voies touchés par une modification de la circulation, etc.)

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Elle note que la création ou la modification de voies nécessaires au chantier, hors parcelles définies dans l'arrêté de cessibilité, devra être négociée avec les propriétaires concernés y compris, le cas échéant, les collectivités territoriales (chemins ruraux par exemple). **Elle recommande que cette information soit faite suffisamment à l'avance, de façon globale et sous forme d'un schéma intégrant les transformations apportées le cas échéant et aux voies latérales déplacées, pour permettre à chacune des communautés de communes d'avoir une vue d'ensemble de leur réutilisation possible.**

**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.

Avis de la commission d'enquête

Voir ci-dessus.

**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 ?)

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage

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 (RD 337 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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. ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Elle note que la création de bases de travaux ou de dépôts hors parcelles définies dans l'arrêté de cessibilité, devra être négociée avec les propriétaires concernés et que certaines installations pourront être soumises à déclaration, voire à autorisation (ICPE, loi sur l'eau, etc.).

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

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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. S'il est détecté, avant engagement des travaux, qu'une cohabitation peut générer des risques, des conditions particulières d'utilisation peuvent être mises en place.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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 spécifiques, 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

bénéficiaires seront-ils informés ? Quelles seront prises pour éviter ou limiter les interruptions ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. **Elle recommande que les modalités et périodes d'interruption ou de modifications des réseaux d'irrigation soient arrêtées en liaison avec les exploitants** concernés. Pour les autres types de réseaux, hors interruption accidentelle, et au-delà des conventions passées avec les gestionnaires de réseau, elle suggère que **les abonnés concernés soient informés suffisamment à l'avance** de la période de travaux et des coupures d'alimentation.

**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 ?)

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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, bottes de paille, bacs de rétention provisoire,...) sont couramment mis en œuvre.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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

Réponse du maître d'ouvrage

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse et de l'engagement du maître d'ouvrage.

**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 ?

Réponse du maître d'ouvrage

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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. **Elle recommande que le public soit informé du déroulement du chantier, notamment à travers un site internet dédié.** Elle comprend que l'application de certaines mesures ne soit pas toujours possible et doit être adaptée. L'expression revient néanmoins 23 fois dans l'énoncé des mesures ERC<sup>10</sup> décrites dans l'étude d'impact (voir ci-dessous). **La commission recommande que l'arrêté de DUP se montre plus directif.**

Liste des mesures ERC portant la mention « dans la mesure du possible » :

- Page 320 : « éviter, dans la mesure du possible, l'utilisation de matériaux nobles pour la réalisation des remblais courants. »
- Page 325 : « La principale disposition constructive adoptée consiste à réaliser dans la mesure du possible les ouvrages lors des périodes d'assec, ou à l'écart »
- Page 331 : « Le projet réduira, dans la mesure du possible, l'effet d'emprise sur les habitats présents dans l'ENS » et « Le projet réduira, dans la mesure du possible, l'effet d'emprise sur les habitats naturels à enjeux »
- Page 332 : « Le projet réduira, dans la mesure du possible, l'effet d'emprise sur les zones humides »
- Page 338 : « Le planning sera adapté de manière à ce que les travaux dans le lit mineur des cours d'eau soient réalisés dans la mesure du possible en période de sécheresse »
- Page 340 : Le planning des travaux tiendra compte, dans la mesure du possible, des périodes sensibles en fonction des impacts sur les cours d'eau. » et « Les travaux dans les cours d'eau concernent par ces espèces à enjeux seront donc, dans la mesure du possible, préférentiellement réalisés au début de l'automne »
- page 342 : « L'altération des habitats sera limitée dans la mesure du possible au droit des cours d'eau à enjeux. » et « Les travaux de défrichement seront réalisés dans la mesure du possible hors périodes sensibles pour les chiroptères, c'est-à-dire de septembre à mars. »

---

<sup>10</sup> Eviter, réduire, compenser

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

- Page 344 : « *Les travaux se dérouleront dans la mesure du possible en dehors des périodes sensibles pour les amphibiens* »
- Page 347 : « *les travaux de dégagement des emprises ou d'ouverture des milieux évitant dans la mesure du possible les périodes de reproduction et de nidification* »
- Page 348 : « *Les espèces végétales protégées recensées seront, dans la mesure du possible, mises en exclos et clairement signalées* » et « *Les travaux dans le lit mineur du cours d'eau seront planifiés dans la mesure du possible en période sèche, permettant de ne pas impacter les déplacements des poissons.* »
- Page 352 : « *Le projet évitera dans la mesure du possible les atteintes au plan d'eau (ruisseau du Cousturé) et a ses rives, ainsi qu'au type d'habitat qui entoure ce plan d'eau* » et « *Les espèces végétales protégées recensées, en particulier le rossolis à feuilles rondes, seront, dans la mesure du possible, mises en exclos et clairement signalée* »

**3.5.4 Questions pouvant donner lieu à une réponse personnalisée**

Toutes les questions posées et les observations sont listées intégralement dans le DROP (Document Récapitulatif des Observations du Public) annexé à la version électronique de ce rapport.

Par ailleurs, une partie des questions posées notamment par les particuliers et ayant un caractère personnel ont été reproduite dans le PV de synthèse joint à ce rapport. La commission a demandé au maître d'ouvrage d'apporter une réponse individuelle à ces questions.

31 questions ciblées ont été posées. Dans les délais fixés pour le mémoire en réponse, le maître d'ouvrage n'y a pas apporté de réponse :

Nom et Qualité	N° de la question	Libellé 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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 Blignièrès – 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)
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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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-Maremne 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-Maremne 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-Maremne 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-Environnement	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.
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. (OH 551, OH 545, OH 536, OH 529, OH 516, OH 511A) ?
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 OH 541A ?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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		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 Éscarrebourse,	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)

### 3.5.5 Appréciation de la commission d'enquête sur la phase chantier

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

Dans ces conditions, elle formule les recommandations suivantes :

#### Information du public

- La commission **recommande que les riverain soient informés directement par le pétitionnaire et suffisamment à l'avance**, de la date probable de début des travaux à proximité de leur propriété. Elle suggère aussi que **les précisions sur les détails des travaux et leur période d'exécution soient portées à la connaissance du public à travers un site dédié à cet effet.**
- Elle **recommande que les modalités et périodes d'interruption ou de modifications des réseaux d'irrigation soient arrêtées en liaison avec les exploitants** concernés. Pour les autres types de réseaux, elle suggère que **les abonnés concernés soient informés suffisamment à l'avance** de la période de travaux et des coupures d'alimentation.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- Elle **recommande que l'arrêté de DUP prescrive la création d'un comité de suivi et sa composition, incluant associations et riverains et que ce comité soit mis en place dès la phase de travaux avec, si nécessaire une composition adaptée** à cette période.
- Elle recommande **qu'un constat d'huissier pris en charge par le concessionnaire soit effectué sur les propriétés touchées par les travaux ou situées à proximité immédiate** soit à son initiative, soit sur demande du propriétaire.

Réseau de chantier

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

Bases de travaux et de dépôts

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

Mesures ERC

L'expression « dans la mesure du possible » revient 23 fois dans l'énoncé des mesures ERC décrites dans l'étude d'impact<sup>11</sup>. **La commission recommande que l'arrêté de DUP se montre plus directif.**

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

---

<sup>11</sup> Voir ci-dessus avis suite à la réponse Q-654

### **3.6. Mise en Compatibilité des documents d'Urbanisme (MECDU)**

#### ***3.6.1 Observations générales***

L'enquête publique unique a donné lieu à la formulation de 178 observations, ayant généré 547 questions. Une seule fait directement référence à la Mise en compatibilité des documents d'Urbanisme (MECDU).

Elle a été formulée par Monsieur le Maire de BENESSE-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

#### ***3.6.2. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du 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 ?

##### Réponse du Maître d'ouvrage

Le chemin rural de Lescoustère, 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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du rétablissement du chemin rural de LESCOUSTÈRE.

**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.

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

L'article L 132-3 du code de l'expropriation précise : « *L'acte prononçant la cessibilité emporte transfert de gestion des dépendances du domaine public de la personne publique propriétaire autre que l'Etat au profit du bénéficiaire de l'acte déclarant l'utilité publique pris conformément à l'article L. 121-1* ».

En conséquence, la commission **recommande que l'arrêté préfectoral portant cessibilité des parcelles comporte une référence à cet article du code de l'expropriation.**

**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 défrichement,

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- 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.

Réponse du Maître d'ouvrage

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<sup>ème</sup> 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).

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des informations disponibles et de l'engagement du concessionnaire de les compléter pour la saisine de la Commission Départementale des sites.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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 sur les communes de LABENNE, ANGRESSE et BENESSE-MAREMNE, et dans ce cas il y a lieu de mettre en cohérence les emplacements réservés de PLU. Toutefois, à Bénesse-Maremne, malgré le choix définitif de l'emplacement des bassins BM 536 et BM 541 côté « mer », l'emplacement actuellement réservé dans ne présente aucune sur-largeur côté « terre » et une modification de la MECDU n'est pas nécessaire.

Les dossiers de communes de Labenne et Angresse seront donc corrigés en conséquence.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage de mettre en cohérence les emplacements réservés de PLU. **Les dossiers de communes de LABENNE 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, BENESSE-MAREMNE, ANGRESSE, SAUBION, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE)

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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, BENESSE-MAREMNE, ANGRESSE, SAUBION, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE.

Ce mode opératoire pose t'il problème au Maître d'ouvrage ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage laisse la Commission retenir la solution qui lui paraît adaptée.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête en accord avec les services préfectoraux établit :

- Un avis pour la Communauté de Communes du SEIGNANX,
- Un avis pour les communes de LABENNE, CAPBRETON, ANGRESSE, BENESSE-MAREMNE, SAUBION, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des rectifications réalisées.

**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 ?

Réponse du Maître d'ouvrage

La présentation, devant la commission départementale des sites, de la demande de déclassement d'un espace boisé classé en vue de l'autorisation de défrichement sera

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des informations disponibles.

**3.6.4. Appréciation de la commission d'enquête**

A l'issue de l'enquête publique les documents de mise en compatibilité des PLU de LABENNE et ANGRESSE **doivent être mis en cohérence avec les rectifications parcellaires issues de l'enquête publique.**

La commission d'enquête prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage de mettre en cohérence les emplacements réservés des PLU.

Les dossiers de communes de LABENNE et ANGRESSE seront donc corrigés en conséquence.

**La commission émet donc une réserve à ce titre sur les avis des communes de LABENNE et ANGRESSE**

### **3.7. Parcellaire**

#### ***3.7.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème***

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.

De même, les propriétaires s'interrogent 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 le domaine alors qu'à leur hauteur, l'élargissement se limite à la seule 3<sup>o</sup> voie et à l'érection d'un mur antibruit, sans rétablissement de voie latérale. M. et Mme Cazes (A63-SGM-IND-0073-003) demandent pour quoi acquérir une portion de terrain (terrier 108 13b) qui est séparée de l'autoroute par un ruisseau. Au total, 22 questions<sup>12</sup> 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 exproprier<sup>13</sup>. Mme Voisin à Bénesse-Maremne<sup>14</sup> demande même la suppression pure et simple de l'expropriation de 72 m<sup>2</sup> quelle doit subir arguant qu'il s'agit du seul lieu ombragé de son jardin qui l'isole de la RD voisin.

Douze propriétaires<sup>15</sup> 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, comte tenu notamment la configuration du terrain, le reste de la parcelle n'est plus rentable pour la culture. De même M. Dubuc<sup>16</sup> 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

<sup>12</sup> Dont les références sont le 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

<sup>13</sup> Elles portent les références suivantes : 0015-001 ; 0071-003 ; 0073-004 ; 0112-001 ; 0139-001

<sup>14</sup> Terrier 136/227, parcelle AL376, maison no 93

<sup>15</sup> 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

<sup>16</sup> Entreprise l'Hacienda, référence de l'observation : A63-SGM-IND-0074

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 de 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 intervenants 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 ?* »

Plusieurs intervenants<sup>17</sup> 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'observations<sup>18</sup> 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.

<sup>17</sup> Voir notamment les références ; 0021-003 ; 0043-004 ; 0058-001 ; 0071-002 ; 0065-001 ; 0065-009 ; 0137-002 ; 0145-001

<sup>18</sup> 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

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

- 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

**3.7.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.**

Conformément aux dispositions de l'article R131-3 du code de l'expropriation, le dossier soumis à l'enquête parcellaire comprenait, pour chacune des neuf communes concernées :

- 1°. Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;
- 2°. La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

Ces documents ne permettent pas, à eux seuls, de justifier l'importance de l'emprise à exproprier. Certes, la comparaison des plans parcellaires avec les différents documents graphiques extraits des dossiers « DUP » ou « police de l'eau », permet souvent de qualifier la nature des travaux envisagés en plus de l'élargissement stricto sensu de la section courante :

- Annexe 1 de l'étude d'impact (pages 60 à 93) pour l'implantation et les caractéristiques des protections acoustiques : murs et merlons antibruit ;
- Annexe 6 de l'étude d'impact (pages 361 à 374) pour les rétablissements des itinéraires : déplacements des ponts routiers et du pont VF, déplacements des chemins latéraux privés et publics
- Volume 1 du dossier police de l'eau (pages 29 à 44) pour les ouvrages de transparence hydraulique, de collecte et de traitement des eaux. :

Mais cette comparaison s'avère souvent insuffisante :

- 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 ;

Sauf cas particulier, les voies uniquement dédiées au chantier et les zones de dépôts temporaires de matériaux ne sont pas encore définies et ne font pas partie du plan parcellaire et, partant d'un futur arrêté de cessibilité. Leur création, utilisation et restitution devra donc faire l'objet de négociations particulières entre le maître d'ouvrage (ou les entreprises de travaux qu'il aura soumissionnées) et les propriétaires concernés.

### **3.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête et réponses du 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.

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.

#### Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. Elle approuve les modifications proposées et **recommande qu'ils soient pris en compte dans l'arrêté de cessibilité et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme**. Les plans

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

parcellaires et les cartes de zonage (emplacements réservés) ainsi modifiés sont joints à cet effet au présent rapport.

**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

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

- 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**Q-743** Les douze demandes d'achat de la parcelle entière recevront-elles une suite 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.

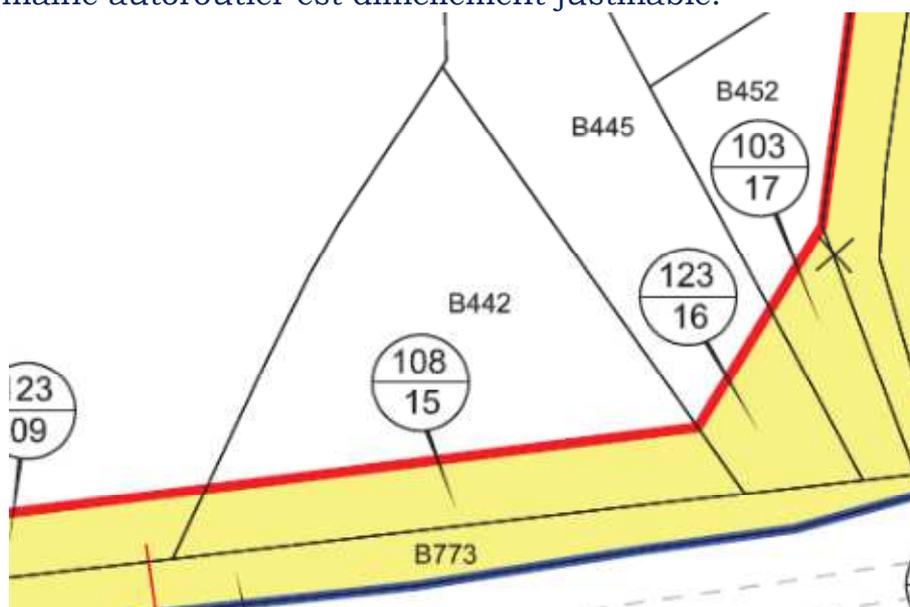
CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avis de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage est ouvert à ces acquisitions dans onze demandes sur douze mais sous forme de négociations particulières détachées de l'arrêté de cessibilité.

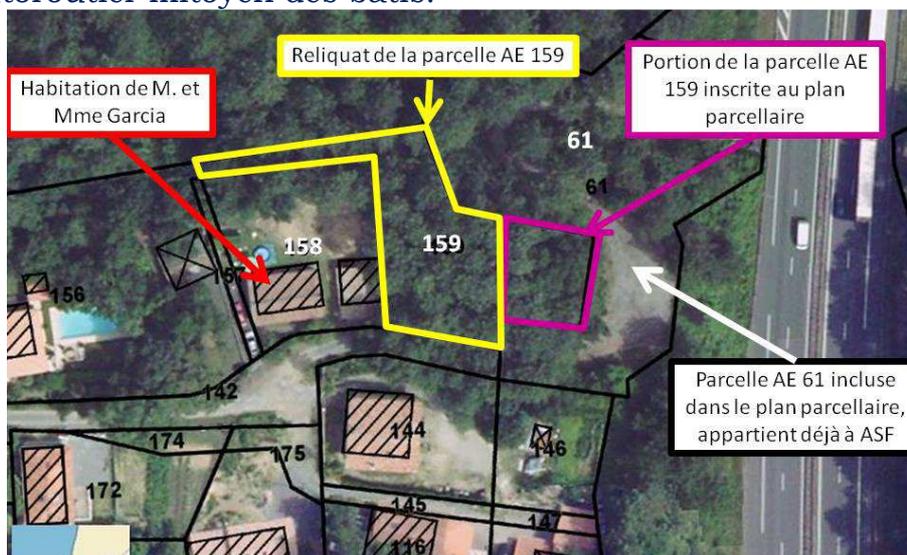
Quatre cas sont à considérer :

- dans le premier cas, la demande n'a pas été effectuée par le propriétaire lui-même ou celui-ci a fait cette demande entre autres solutions. Dans ce cas, la commission estime que l'acquisition totale de la parcelle relève bien d'une négociation amiable particulière. Les surfaces concernées doivent rester hors emprise du projet et ne pas être intégrées dans l'arrêté de cessibilité. Relève de ce cas les questions suivantes :
  - o 0003-008 : « M. Dichari (122) souhaite que les parcelles soient rachetées en totalité ». Cette demande a été formulée par le maire de la commune.
  - o 0053-001 et 53-002 : Madame Jacqueline DUBLANC « souhaite que les ASF acquièrent la totalité des deux parcelles B 244 et B 246. » Selon l'état parcellaire, Madame DUBLANC n'est pas la seule propriétaire de ces parcelles (indivision). par ailleurs, il paraît difficile de justifier leur intégration dans le domaine autoroutier.
  - o 0136-001 : ASFI a confirmé l'implantation d'un bassin sur cette parcelle. Il ne s'oppose pas à l'acquisition totale de la parcelle qui semble justifiée car elle devient inexploitable pour l'agriculture. Toutefois, la demande n'ayant pas été faite par le propriétaire, mais en son nom, il s'avère délicat d'inscrire cette cession totale dans l'arrêté de cessibilité.
  - o 0172-001. M. Dupey demande l'achat de la totalité de la parcelle B n°442 sur SAUBION. L'intégration des 4248 m<sup>2</sup> restant de cette parcelle dans le domaine autoroutier est difficilement justifiable.



CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- 0137-003 Mme Gemain, épouse Maution demande l'achat de la totalité de la parcelle 215. Certes il ne restera plus que 95 m<sup>2</sup> de cette parcelle mais, celle-ci forme un tout avec la parcelle voisine AK 225 apparentant au groupement foncier agricole du Pont dont le représentant est M. Nicolas Gemain et un bâtiment agricole est à cheval sur les deux parcelles.
- 0156-005 : M. Cazenave estime que « la parcelle la parcelle B843 (terrier 111/62) est réduite à sa portion congrue et n'a plus lieu d'être. » La parcelle n'est amputée que de 766 m<sup>2</sup> sur 3275. En outre l'intégration du reliquat de la parcelle dans le domaine autoroutier n'est pas justifiée.
- dans le second cas, la demande vient bien du propriétaire mais il n'est pas évident que celui-ci ait pris toute la mesure des conséquences de la cession. Dans ce cas, il semble préférable de s'en remettre aussi à une négociation à l'amiable hors arrêté de cessibilité. C'est cas de :
  - 0037-003 : M. et Mme Garcia demandent « l'acquisition totale de la parcelle AE 159 (n° terrier 130/67), compte tenu de la perte de valeur de la parcelle et de la proximité encore plus importante de l'autoroute. » La parcelle n'est amputée que de 365 m<sup>2</sup> sur un total de 1090 m<sup>2</sup>. En outre, l'acquisition totale de la parcelle AE 159 en entier rendrait le domaine autoroutier mitoyen des bâtis.



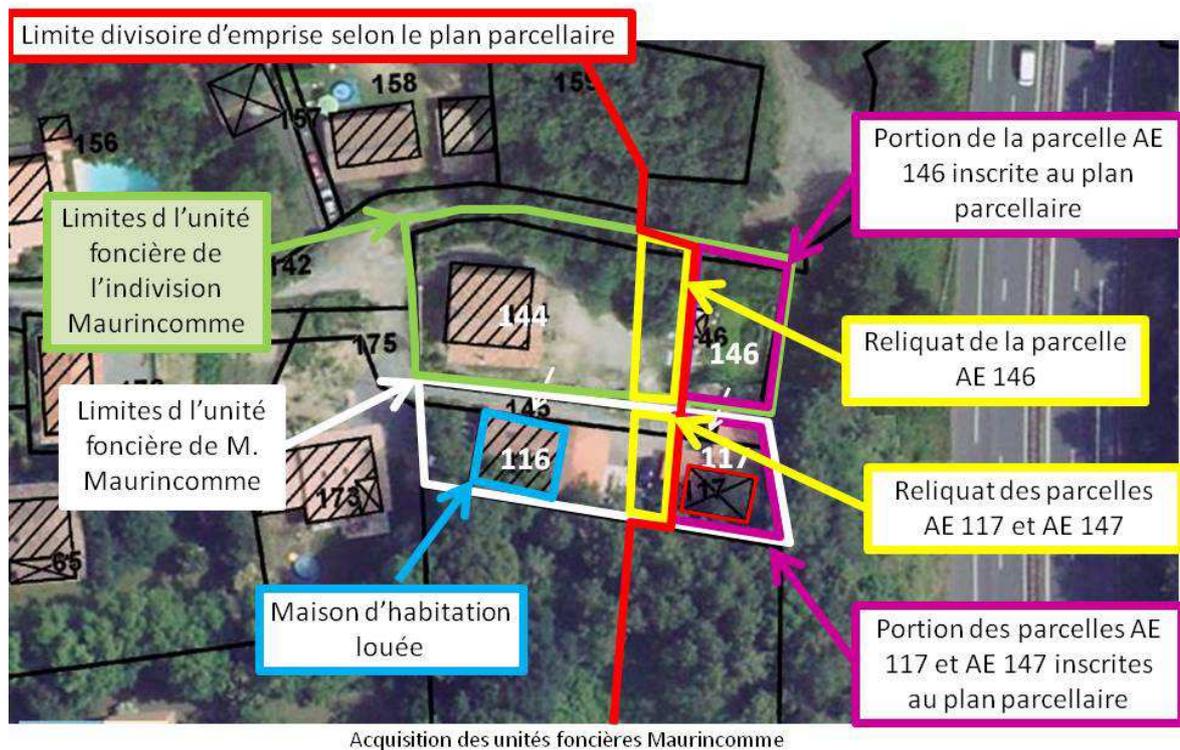
Acquisition de la parcelle AE 159 à ONDRES

- 0042-002 : La commission conseille un RDV particulier entre les ASF, Mme Coyolla et ses enfants afin que tout soit éclairci sur cette parcelle et que Mme Coyolla puisse prendre une décision finale en connaissance de cause.
- dans le troisième cas, il s'agit d'une demande formelle et apparemment justifiée du propriétaire et l'intégration au domaine autoroutier pourrait être envisagée. Il s'agit de :

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- 0038-003. Concerne la parcelle AE 146 à Ondres. L'acquisition totale fait l'objet d'une demande écrite de l'indivision Maurincomme. Le reliquat ne représente que 143 m<sup>2</sup> ;
- 0039-003. Concerne les parcelles 147 et 117 à Ondres. L'acquisition fait l'objet d'une demande écrite de M. Franck Maurincomme. Le reliquat des parcelles 117 et 147 ne représente que 110 m<sup>2</sup>.

Dans les deux cas, la limite divisoire d'emprise forme un décrochage inexplicable au niveau de ces deux emprises. Dans ces conditions, l'intégration de ces reliquats dans le projet semble justifiée. Toutefois, les demandes de la l'indivision Maurincomme et de M. Franck Maurincomme ne se limitent pas à ces seuls reliquat mais à l'achat par ASF de la totalisé de l'unité foncière qui comprend dans chaque cas une maison d'habitation dont l'une est actuellement louée. L'intégration de toute cette surface dans le domaine autoroutier n'est pas utile au projet ni indispensable pour les demandeurs. La commission recommande donc de s'en tenir aux propositions du maître d'ouvrage d'une négociation particulière hors arrêté de cessibilité.



- Dans le dernier cas, ASF a répondu qu'il n'envisageait pas d'acquérir la totalité de la parcelle. Il s'agit de la demande 0074-001 (entreprise l'Hacienda) : par laquelle M. Dubuc invoquait l'impossibilité de chargement et déchargement des camions et demandait :

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006

Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- « soit l'achat de toute la parcelle BB 65 avec le bâtiment et 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 de son entreprise. »

ASF a répondu qu'il recherchera une solution qui créera le minimum d'impact sur l'établissement du propriétaire, (de telle manière) que l'accès au quai de déchargement puisse continuer à être normalement assuré. Il souligne que le chemin sera déplacé sur les terrains devant être acquis, définis à la présente enquête et qu'il ne nécessite aucune surface supplémentaire.

La commission accepte la réponse du pétitionnaire mais **recommande néanmoins une vérification contradictoire de l'accessibilité du quai de déchargement après travaux, à défaut la prise en charge de la modification de celui-ci.**

**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)

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**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, Souston) 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.

**Q-748** Pour les agriculteurs, les sylviculteurs ou les particuliers, ASF 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.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage

**3.7.4. Questions du public pouvant donner lieu à une réponse personnalisée et réponses du maître d'ouvrage**

Toutes les questions posées et les observations sont listées intégralement dans le DROP (Document Récapitulatif des Observations du Public) annexé à la version électronique de ce rapport.

Par ailleurs, une partie des questions posées notamment par les particuliers et ayant un caractère personnel ont été reproduite dans le PV de synthèse joint à ce rapport.

La commission a demandé au maître d'ouvrage d'apporter une réponse individuelle à ces questions. 68 questions ciblées ont été posées :

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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-Maremne	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-Maremne	A63-BNM-PAR-0013-002	Quels travaux sont prévus sur ma parcelle ?
Réponse du maître d'ouvrage		Bien que la route départementale 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 termes de visibilité.
Claverie à Bénésse-Maremne	A63-BNM-PAR-0014-001	largeur de la portion expropriée des parcelles Terrier 115/70 et 115/71 ?
Réponse du maître d'ouvrage		La largeur moyenne sur les parcelles citées est de l'ordre d'une douzaine de mètres.
Mme Gemain, pte de Bénésse Environnement	A63-BNM-PAR-0015-001	Parcelles terrier 129/164 et 130/185: demande de déplacer le bassin prévu (pour réduire l'emprise)
Réponse du maître d'ouvrage		Réponse négative voir également réponse à la question Q 741
Mme Gemain, pte de Bénésse 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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Gemain Georges à Bénesse-Maremne	A63-BNM-PAR-0018-003	Pourquoi ASF a-t-il besoin d'acquérir la parcelle terrier 129/245 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Réponse du maître d'ouvrage		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 Lescoustère.
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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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"> <li>• Depuis la moitié de la longueur de la limite Nord de B255 longeant la R.D. N°33</li> <li>• 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)</li> </ul>
Réponse du maître d'ouvrage		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 RD 33 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
Réponse du maître d'ouvrage		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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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 Huguette Gracieuse	A63-OND-PAR-0038-003	Terrier n°129/65- Propriété MAURINCOME Louis Pierre/LABADIE Huguette 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
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Réponse du maître d'ouvrage		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.
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
Réponse du maître d'ouvrage		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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage		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 Blighnières – 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?
Réponse du maître d'ouvrage		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 ce 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 Blighnières – M. XAVIER MARTIN LAPRADE à Ondres	A63-OND-PAR-0043-004	Merci de me justifier l'expropriation de la 125-56.
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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 61 ca 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.
Réponse du maître d'ouvrage		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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

		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)
Réponse du maître d'ouvrage		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)
Réponse du maître d'ouvrage		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?
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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 (parcelle sur ONDRES 110 IDEM).
Réponse du maître d'ouvrage		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."

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage		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?
Réponse du maître d'ouvrage		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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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.
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.
Réponse du maître d'ouvrage		Voir réponse à cette même question, formulée par ailleurs.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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
Réponse du maître d'ouvrage		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 <sup>2</sup> 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
Réponse du maître d'ouvrage		L'espace ente le hangar et la chaussée autoroutière existante est insuffisant pour que puissent être construits la 3 <sup>e</sup> 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
Réponse du maître d'ouvrage		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 ;
Réponse du maître d'ouvrage		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 ;
Réponse du maître d'ouvrage		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 Maremne	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"> <li>• soit l'achat de toute la parcelle BB 65 avec le bâtiment et le la perception d'une indemnité pour perte d'exploitation ;</li> <li>• soit la prise en charge ou l'indemnisation des travaux de réaménagement du quai de déchargement</li> </ul>

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage		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. Il n'est pas prévu l'acquisition de la totalité de la parcelle et du bâtiment qu'elle porte.
M.Grocq à St Geours	A63-SGM-IND-0082-001	Terrier n° 118/42 Parcelle AN9 Demande de justifier l'emprise expropriée car aucune installation particulière n'est prévue dans le dossier
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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-Maremne	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
Réponse du maître d'ouvrage		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-Maremne	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 les parcelles AD 225, AD227, AD220, AD216, AD212 et AD 202
Réponse du maître d'ouvrage		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 ?
Réponse du maître d'ouvrage		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. Dans tous les cas, les géomètres s'efforcent de repartir de bornes existantes.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Xavier Martin Laprade à Ondres	A63-OND- PAR-0110- 006	La propriétaire estime que l'intensité actuelle et future du trafic justifie un complément d'indemnisation. Que propose ASF/VINCI en la matière ?
Réponse du maître d'ouvrage		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. En conséquence, il n'est pas prévu d'indemnisation autre que celle liée à l'acquisition de terrain.
Xavier Martin Laprade à Ondres	A63-OND- PAR-0110- 007	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?
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Mme Pierrette LAPIERRE DUCASSOU Parcelle 116 à Ondres	A63-OND- PAR-0112- 001	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.
Réponse du maître d'ouvrage		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. Dans tous les cas, les géomètres s'efforcent de repartir de bornes existantes.
Mme Pierrette LAPIERRE DUCASSOU Parcelle 116 à Ondres	A63-OND- PAR-0112- 002	Mme Lapierre-Ducassou aimerait connaître le prix de l'indemnisation de l'emprise.
Réponse du maître d'ouvrage		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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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
Réponse du maître d'ouvrage		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'A63 et 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).
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Réponse du maître d'ouvrage		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 Maremne	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
Réponse du maître d'ouvrage		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-Maremne	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
Réponse du maître d'ouvrage		Les éléments cités font l'objet d'une indemnisation au moment de l'acquisition du terrain (voir réponse à la question Q441)

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

M et Mme Maution Marie-France 1111 chemin du pont. à Bénésse-Maremne	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
Réponse du maître d'ouvrage		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 Éscarrebourse, à Bénésse-Maremne	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
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Gabory Daniel à St Geours de Maremne	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 Maremne. 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
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Réponse du maître d'ouvrage		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?
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Réponse du maître d'ouvrage		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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Réponse du maître d'ouvrage		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 inexploitable 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.
Réponse du maître d'ouvrage		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.
Réponse du maître d'ouvrage		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. »
Réponse du maître d'ouvrage		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
Réponse du maître d'ouvrage		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

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage à ces questions personnelles ou ciblées. Elle note notamment que « *L'opération d'élargissement, les acquisitions foncières qu'elle nécessite, seront l'occasion de remettre*

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

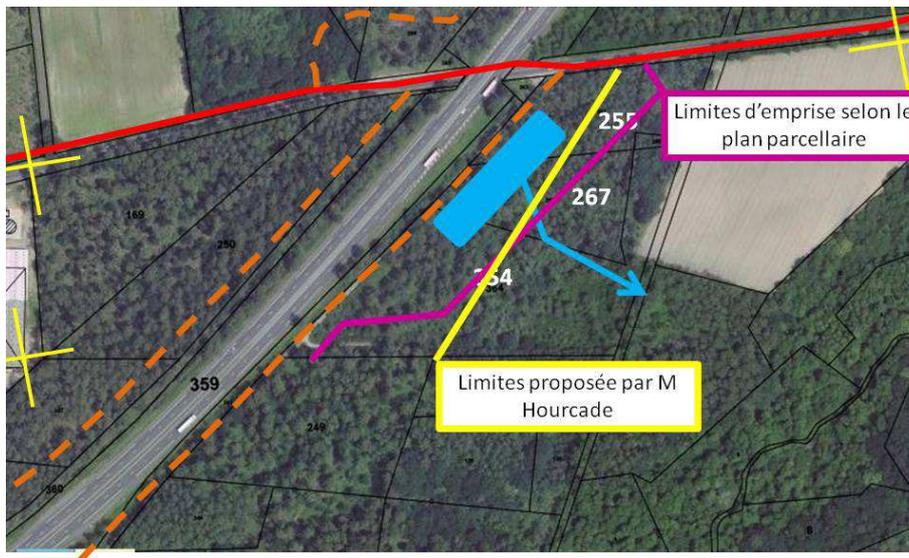
à plat les questions non réglées depuis la construction initiale de l'autoroute et de rechercher une solution amiable. »

Justification des acquisitions :

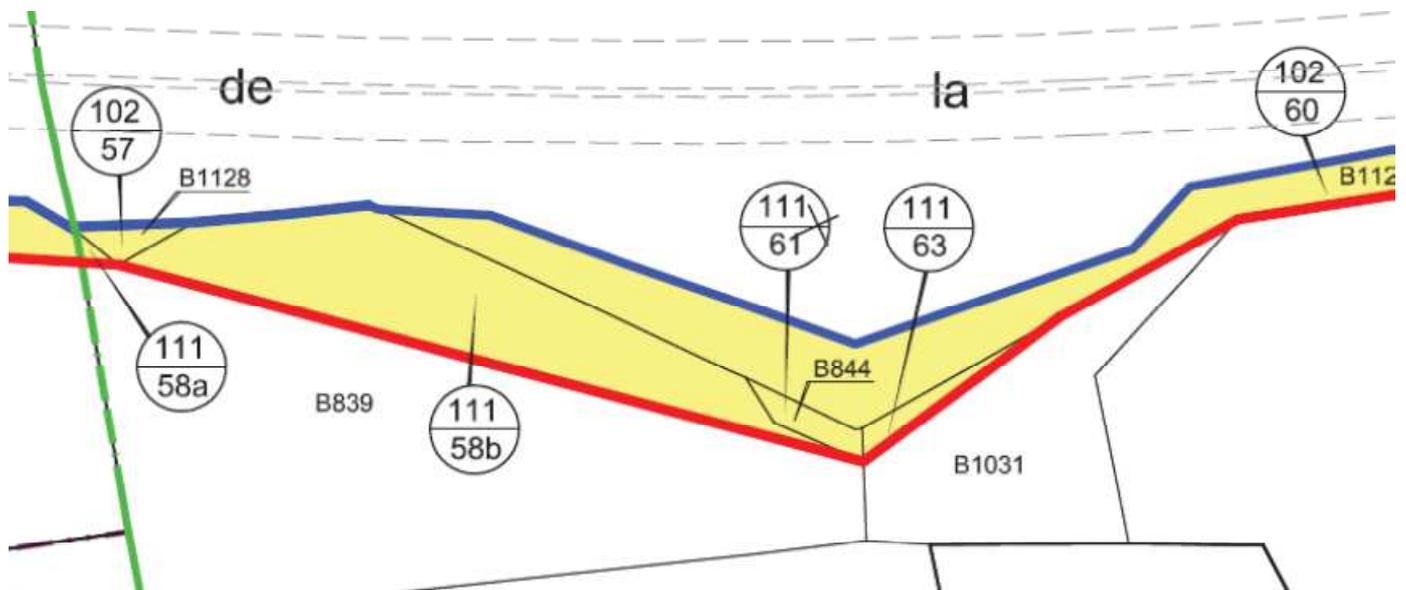
La commission note que la suppression des hypothèses alternatives pour les bassins et la RD 71 à Labenne permet de sortir certaines parcelles des plans parcellaires et partant de l'arrêté de cessibilité. Elle accepte les justifications apportées pour les emprises qui s'appuient sur la nature des travaux à ces endroits (élargissement mais aussi déplacement de chenils et/ou création de bassins).

Contreproposition

Hourcade 0036-002. La contre proposition ne semble effectivement pas compatible avec la nature des travaux envisagés :



Cazenave 0156-002 : La réponse du pétitionnaire n'est pas convaincante. En dehors de l'élargissement à trois voies, aucun travail connexe n'est prévu à cet endroit et on comprend mal la justification du « décrochage » par rapport au tracé autoroutier :



**La commission recommande donc de mieux justifier les limites de l'emprise ou de rectifier le pan parcellaire**

Demande d'acquisition totale de parcelle

Voir analyse ci-dessus

Indemnités

La commission prend note de l'avancement des protocoles avec la chambre d'agriculture et le syndicat des sylviculteurs et estime que les demandes d'indemnisation seront prises en compte dans ces cadres.

Reconstruction de l'existant (clôture, garages, bâtiments annexes)

La commission comprend que le pétitionnaire prenne en charge ces reconstructions par le versement d'une indemnité et non par la réalisation directe des travaux. **Elle**

**recommande cependant :**

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

**3.7.5. Appréciation de la commission d'enquête sur le parcellaire**

La commission a pris note des réponses apportées aux questions posées par les propriétaires concernés par l'enquête parcellaire. Elle constate que le maître d'ouvrage a fourni une réponse précise aux 68 questions personnelles et ciblées que les commissaires enquêteurs ont listées à partir des observations qu'ils ont faites.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Le maître d'ouvrage a levé les hypothèques suivantes qui maintenaient deux possibilités et partant deux zones possibles pour certaines installations. Il s'agit :

- du choix du côté « nord » pour le rétablissement de la RD 71 ;
- du choix du côté « terre ». pour l'implantation du bassin BM 462 au droit du franchissement ;
- du choix du côté « mer » pour les bassins BM 536 et BM 551 à Bénesse-Maremne ;
- du choix du côté « mer » pour le bassin BM 551 à Angresse.

Ces choix entraînent donc la réduction de la surface d'emprise pour les possibilités ayant été abandonnées. La commission approuve les modifications proposées et **recommande qu'elles soient prises en compte dans l'arrêté de cessibilité et, en tant que de besoin, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.** des communes de LABENNE, ANGRESSE et BENESSE-MAREMNE. Toutefois, à Bénesse-Maremne, malgré le choix définitif de l'emplacement des bassins BM 536 et BM 541 côté « mer », l'emplacement actuellement réservé dans ne présente aucune sur-largeur côté « terre » et une modification de la MECDU n'est pas nécessaire. Les plans parcellaire ainsi rectifiés des communes de LABENNE, ANGRESSE et BENESSE-MAREMNE et les nouveaux plans de zonage réaménagés des communes de LABENNE et ANGRESSE sont joints au présent rapport

La levée de ces hypothèques permet de réduire l'emprise totale. Il n'en reste pas moins que les propriétaires estiment que le maître d'ouvrage a parfois pris ses aises et que les besoins pourraient être mieux sériés. La commission pense que l'état de définition du projet permet difficilement d'être plus précis **mais elle recommande que le pétitionnaire ajuste au mieux les besoins, notamment en ce qui concerne la position exacte des bassins et n'hésite pas à restituer le terrain qui n'aurait finalement pas été utilisé.**

Douze propriétaires ont demandé l'acquisition totale de certaines parcelles. Sauf dans un, cas le maître d'ouvrage est ouvert à leur demande dans le cadre d'une négociation particulière sur la base d'une évaluation faite par France Domaine. La commission estime en effet que la nature des travaux ne justifie pas l'insertion totale de ces parcelles dans le projet et, partant dans l'arrêté de cessibilité mais estime que ces demandes sont recevables et approuve la réponse faite par ASF.

S'agissant de la demande 0074-001 (entreprise l'Hacienda) : par laquelle le propriétaire invoquait l'impossibilité de chargement et déchargement des camions et demandait :

- « soit l'achat de toute la parcelle BB 65 avec le bâtiment et 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 de son entreprise. »

La commission accepte la réponse du pétitionnaire mais **recommande néanmoins une vérification contradictoire de l'accessibilité du quai de déchargement après travaux, à défaut la prise en charge de la modification de celui-ci.**

Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006

Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Enfin la commission **recommande que l'arrêté préfectoral portant cessibilité des parcelles comporte une référence à l'article L.132-3 du code de l'expropriation. Cette question est valable pour toutes les communes**, et pour les domaines publics communaux et départementaux.

### Résumé du chapitre III

#### **Grands traits des observations recueillies par la commission**

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

Dans l'ensemble et mis à part l'observation déposée sur Internet par l'association des « Amis de la Terre » qui demandent à la commission d'exprimer un avis défavorable, le public ne s'oppose pas au projet. Les conseils municipaux des communes de St Martin de Seignanx, St Geours de Maremne et Bénesse-Maremne ont officiellement porté un avis favorable au projet sous réserve de la prise en compte de leurs prescriptions ou remarques. Le Président du Conseil Départemental est lui aussi favorable au projet mais demande la prise en compte d'un certain nombre d'observations précises sur les passages des RD et rappelle que le concessionnaire s'est engagé, lors de la réunion d'examen conjoint et à ce que le projet bénéficie du 1% « Paysages et développement »

Cependant, les riverains s'inquiètent de la poursuite voire de l'amplification des nuisances dues à l'autoroute. Certes, ils apprécient les travaux envisagés pour réduire certaines nuisances notamment sonores mais les considèrent comme insuffisants et demandent tous d'aller au-delà (hauteur et longueur des murs ou merlons, création de murs ou merlons supplémentaires, isolation totale de la façade etc. Le fait que le bruit ne soit pas réduit pour les riverains de la gare de péage de Capbreton est très mal ressenti par les quelques riverains concernés.

Les communes et communautés de communes souhaitent que le projet soient l'occasion d'améliorer la circulation sur leur territoire. Certaines regrettent que le projet ne permette pas la création d'un échangeur supplémentaire entre Ondres et St Geours et souhaitent la création de parkings de covoiturage, notamment à Ondres et à la sortie du péage de Capbreton. Les Communauté de communes (CC) ont la compétence en matière de voirie. Elles réclament que les voies de chantier et les chemins communaux ou ruraux rétablis soient étudiés en détail avec elles (positionnement précis, caractéristiques, etc.) afin qu'ils permettent d'instaurer des itinéraires de contournement et de délestage. Elles demandent aussi la prise en compte de leur schéma directeur des pistes cyclables et modes doux.

Enfin les communes demandent de remettre en état les pistes latérales extérieures même lorsque le projet ne nécessite pas de le déplacer, notamment le long de l'aire de Saubion

Le syndicat de rivières, les CC, plusieurs communes et certains particuliers, insistent pour que les mesures de compensation des zones humines détruites ou détériorées soient effectuées sur place, notamment au profit des Barthes (notamment celles dites d'Angresse) par la réhabilitation des berges et ruisseaux afin, entre autres de leur permettre de mieux absorber l'augmentation de la surface imperméabilisée et la concentration des points de rejet.

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

Les expropriations sont évidemment mal reçues par les propriétaires ou exploitants. Ils demandent généralement de mieux justifier la surface d'emprise concernée et font souvent des contrepropositions pour déplacer certains ouvrages (essentiellement les bassins de rétentions) afin de réduire la perte de surface. L'élargissement en section courante ou le rétablissement des ponts routiers peuvent se traduire par la perte de bâtiments annexes jugés indispensables, par des difficultés voire des impossibilités d'accès ou de manœuvre ou par la perte d'une partie essentielle de leurs jardins. Les agriculteurs dénoncent la destruction des systèmes d'irrigation. Dans plusieurs cas, agriculteurs ou sylviculteurs estiment que le prélèvement effectué met en cause l'exploitation de l'ensemble de la parcelle. Une entreprise serait contrainte de fermer car la réduction d'emprise ne permettrait plus aux camions de livraison d'avoir accès au quai de déchargement. La question des indemnités hors valeur intrinsèque du terrain et des plantations qui s'y trouve est donc centrale : les propriétaires demandent au maître d'ouvrage de prendre en compte la reconstitution des clôtures, portails, accès à la voie publique, réseaux, constructions annexes etc.; qui disparaîtraient du fait du projet. Ils dénoncent aussi la destruction des rideaux d'arbres qui, pour le moment leur cachent la vue de l'autoroute et atténuent les nuisances y afférentes.

**Appréciations de la commission par thème**

**PROJET TECHNIQUE**

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

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

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

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

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

bitumage de la voie de contournement.

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

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

Concertation

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

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

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

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

Contrepropositions

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

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

Economie générale et évaluation socioéconomique

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

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

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

de transparence hydraulique et des aménagements en faveur de la biodiversité et des continuités écologiques.

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

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

Points singuliers

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

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

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

Section courante

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

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

Une large part des observations concerne les voies latérales de chantier qui pourraient être transformées par les Collectivités, après travaux, en voies publiques destinées au « déstassement » 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.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

Il s'agit donc de dispositions provisoires ou de remise à l'état initial. Le réseau tel que figurant au dossier ne peut donc pas être considéré comme un document engageant le Maître d'ouvrage et pourra être modifié en fonction de la mise au point du projet et des stratégies de réalisation des travaux retenues par les entreprises adjudicataires. Dans ces conditions, un plan synoptique des voies latérales sur les 27 km d'autoroute (des 2 côtés) ne peut pas être établi à ce stade.

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

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

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

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

#### CADRE ET QUALITE DE VIE DES POPULATIONS

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

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

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

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

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

- **une meilleure continuité des murs ou merlons ,**
- **la protection des zones d'habitations denses (lotissements), de la ZI du Tuquet, du quartier du PLACH à Saubion et du lotissement de la forêt à St Geours de Maremne,**
- **l'isolation totale des façades et non limitée aux murs les plus exposés et notamment à la hauteur de la gare de péage.**

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

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

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

concessionnaire (Vinci Autoroutes) est ouvert à la mise en œuvre d'un partenariat avec les collectivités intéressées. La commission d'enquête recommande la mise en œuvre d'un tel partenariat.

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

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

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

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

#### ACTIVITES AGRICOLE ET SYLVICOLES

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

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

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

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

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

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

Une indemnisation sera faite également pour les modifications des systèmes d'irrigation.

Des expertises pourront, le cas échéant, être réalisées.

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

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

#### EAUX ET LES MILIEUX NATURELS

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

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

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

La construction du réseau de collecte et de rétention temporaire (2 heures) des eaux devraient à l'avenir permettre d'éviter toute pollution accidentelle des sols ou des milieux aquatiques. Compte tenu de l'importance du trafic PL, la probabilité d'occurrence d'un tel accident est élevée et milite pour que le maître d'ouvrage réalise

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

des travaux provisoires ou définitifs au plus tôt dans le phasage de l'opération. S'agissant de la pollution résiduelle suite à l'accident de 2013, la commission ne peut juridiquement ni pratiquement, désigner des responsabilités. Mais elle **recommande qu'une solution puisse être trouvée en partenariat avec les services de l'Etat et les collectivités locales.**

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

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

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

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

Le suivi de l'efficacité des mesures est indispensable à la fois pour pérenniser l'acceptabilité sociale du projet et pour éviter une dégradation des milieux naturels. La **commission recommande donc que l'arrêté préfectoral prévoit la création d'un comité de suivi intégrant des représentants des associations et des riverains** qui sera tenu régulièrement informé des analyse et contrôles de toute nature fait pendant et à près la réalisation du projet. Elle recommande aussi **que ces informations soient mises à la disposition du public, notamment via le site internet dédié au projet.**

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

#### CHANTIER

Le chantier est une phase délicate qui peut susciter bien des problèmes avec les riverains et les collectivités territoriales. Le maître d'ouvrage, qui vient de conduire une

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

Dans ces conditions, elle formule les recommandations suivantes :

Information du public

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

Réseau de chantier

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

Bases de travaux et de dépôts

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

### Mesures ERC

L'expression « dans la mesure du possible » revient 23 fois dans l'énoncé des mesures ERC décrites dans l'étude d'impact<sup>19</sup>. **La commission recommande que l'arrêté de DUP se montre plus directif.**

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

### MECDU

A l'issue de l'enquête publique les documents de mise en compatibilité des PLU de LABENNE, BENESSE-MAREMNE et ANGRESSE **doivent être mis en cohérence avec les rectifications parcellaires issues de l'enquête publique.**

La commission d'enquête prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage de mettre en cohérence les emplacements réservés des PLU. Les dossiers de communes de LABENNE, BENESSE-MAREMNE et ANGRESSE seront donc corrigés en conséquence.

**La commission émet donc une réserve à ce titre sur les avis des communes de LABENNE, BENESSE-MAREMNE et ANGRESSE**

### PARCELLAIRE

La commission a pris note des réponses apportées aux questions posées par les propriétaires concernés par l'enquête parcellaire. Elle constate que celui-ci a fourni une réponse précise aux 98 questions personnelles et ciblées que les commissaires enquêteurs ont listées à partir des observations qu'ils ont faites.

Le maître d'ouvrage a levé les hypothèques suivantes qui maintenaient deux possibilités et partant deux zones possibles pour certaines installations. Il s'agit :

- du choix du côté « nord » pour le rétablissement de la RD 71 ;
- du choix du côté « terre ». pour l'implantation du bassin BM 462 au droit du franchissement ;
- du choix du côté « mer » pour les bassins BM 536 et BM 551 à Bénesse-Maremne ;
- du choix du côté « mer » pour le bassin BM 551 à Angresse.

Ces choix entraînent donc la réduction de la surface d'emprise pour les possibilités ayant été abandonnées. La commission approuve les modifications proposées et **recommande qu'elles soient prises en compte dans l'arrêté de cessibilité et, en tant que de besoin, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.**

<sup>19</sup> Voir ci-dessus avis suite à la réponse Q-654

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Toutefois, à Bénesse-Maremne, malgré le choix définitif de l'emplacement des bassins BM 536 et BM 541 côté « mer », l'emplacement actuellement réservé dans ne présente aucune sur-largeur côté « terre » et une modification de la MECDU n'est pas nécessaire. Les plans parcellaires et les cartes de zonage (emplacements réservés) ainsi modifiés sont joints à cet effet au présent rapport.

La levée de ces hypothèques permet de réduire l'emprise totale. Il n'en reste pas moins que les propriétaires estiment que le maître d'ouvrage a parfois pris ses aises et que les besoins pourraient être mieux sériés. La commission pense que l'état de définition du projet permet difficilement d'être plus précis **mais elle recommande que le pétitionnaire ajuste au mieux les besoins, notamment en ce qui concerne la position exacte des bassins et n'hésite pas à restituer le terrain qui n'aurait finalement pas été utilisé.**

Douze propriétaires ont demandé l'acquisition totale de certaines parcelles. Sauf dans un, cas le maître d'ouvrage est ouvert à leur demande dans le cadre d'une négociation particulière sur la base d'une évaluation faite par France Domaine. La commission estime en effet que la nature des travaux ne justifie pas l'insertion totale de ces parcelles dans le projet et, partant dans l'arrêté de cessibilité mais estime que ces demandes sont recevables et approuve la réponse faite par ASF.

S'agissant de la demande 0074-001 (entreprise l'Hacienda) : par laquelle le propriétaire invoquait l'impossibilité de chargement et déchargement des camions et demandait :

- « soit l'achat de toute la parcelle BB 65 avec le bâtiment et 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 de son entreprise. »

La commission accepte la réponse du pétitionnaire mais **recommande néanmoins une vérification contradictoire de l'accessibilité du quai de déchargement après travaux, à défaut la prise en charge de la modification de celui-ci.**

La commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur la propriété SNC « FONCIERE LE BON COIN » à ONDRES. Elle **recommande de tout mettre en œuvre pour que les travaux d'élargissement et connexes ne remettent pas en cause la possibilité d'installer un assainissement individuel sur la parcelle 108/08** selon les prescriptions du SYDEC.

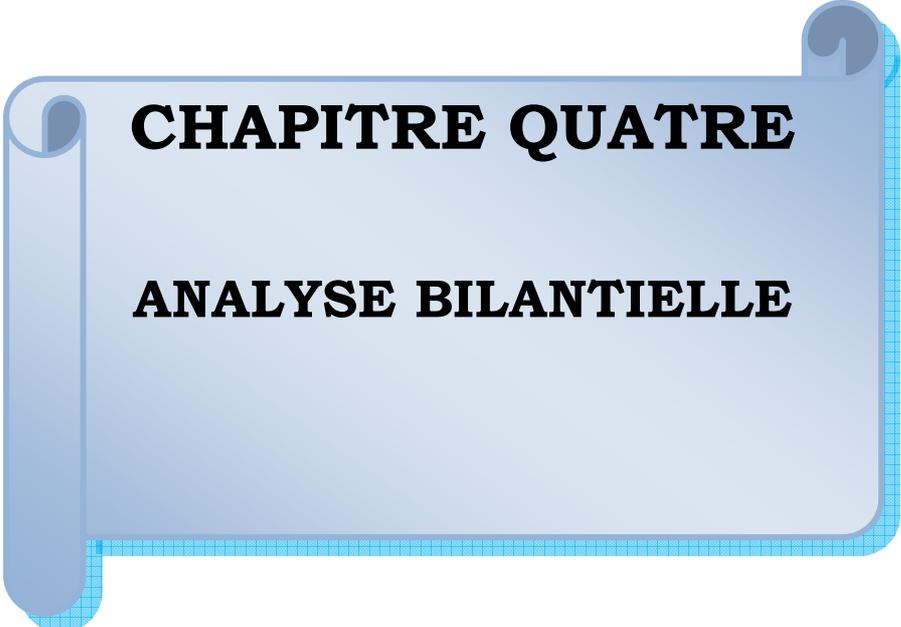
Enfin la commission **recommande que l'arrêté préfectoral portant cessibilité des parcelles comporte une référence à cet article du code de l'expropriation. Cette question est valable pour toutes les communes,** et pour les domaines publics communaux et départementaux.

Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006

Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE



## **CHAPITRE QUATRE**

### **ANALYSE BILANTIELLE**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à l'obtention d'une autorisation au titre de la « Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006**

**Sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), Article R 214-1 et suivants du Code de l'Environnement**

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

#### **4.1 Présentation et méthode**

La densité du dossier, la masse des observations collectées lors de l'enquête, le traitement et l'analyse des informations, nécessitaient en final de conduire une démarche d'objectivation des nombreux et différents arguments. Par cette démarche, la commission a eu le souci de s'inscrire dans les termes de l'arrêt dit « *Ville nouvelle Est* » du 28 mai 1971 : « *Le Conseil d'État a considéré qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Par ce raisonnement, il met désormais en balance les avantages du projet avec ses inconvénients, qu'il s'agisse de son coût, de ses répercussions sur l'environnement ou de ses conséquences sur la propriété privée ; entre également en ligne de compte l'atteinte à d'autres intérêts publics* »<sup>20</sup>. La commission a donc procédé à l'analyse bilantielle des avantages et inconvénients du projet en s'appuyant sur les différents objets de l'enquête, divisés eux-mêmes en plusieurs sous-thèmes. Cette analyse a été utilisée en tant qu'outil d'aide à la décision et ne vaut que par une appréciation qualitative des différents critères et sous-critères. L'analyse bilantielle se présente sous forme de tableaux pour chacun des domaines suivants :

##### Pour la DUP

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

##### Pour la loi sur l'eau

- Acceptabilité sociale du projet
- Nécessité de réaliser le projet
- Cohérence du projet avec les exigences de la protection des eaux et des milieux aquatiques
- Le projet et les observations du public

##### Pour le parcellaire

- Acceptabilité du projet par les propriétaires concernés
- Nécessité de réaliser le projet sur les parcelles concernées
- Le projet et les observations des propriétaires concernés

Chaque domaine d'analyse divisé en critères et sous-critères. Une couleur (■ ■ ■ ■ ■) est affectée à chaque sous-critère Elle permet de le classer de très défavorable (inconvenient lourd du projet) à très favorable (avantage majeur du projet). Ces couleurs permettent d'avoir une vue d'ensemble du bilan dans chacun des domaines. **Le coefficient K traduit l'importance que la commission a accordée au sous-critère pour le domaine considéré.** Le bilan de cette analyse est présenté ci-après.

<sup>20</sup> 28 mai 1971 - Ministre de l'équipement et du logement c/ Fédération de défense des personnes concernées par le projet actuellement dénommé "Ville nouvelle Est" - Rec. Lebon p. 409

## 4.2 Analyse bilantielle de l'utilité publique

### 4.2.1 Acceptabilité sociale du projet

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
Le projet d'élargissement est globalement acceptable par les populations	Débats publics et concertation préalable	1				1	
	Tracé : variantes et contre proposition	3		2			
	Consistance du programme	3					
L'impact du projet sur les unités foncières est globalement acceptable.	Les impacts sur les parcelles bâties sont bien gérés	3				3	
	Les impacts sur les parcelles agricoles et sylvicoles sont bien gérés	3				3	
	Les acquisitions foncières pourront se faire sans heurt	3					4
	L'effet de coupure du territoire est acceptable	2		5			
Les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations, pollution)	La réglementation est respectée	1					
	Les nuisances sonores après mise en service sont maîtrisées	3			6		
	Les protections (merlon-mur-isolation phonique, sont réelles et efficaces	3			7		
	L'impact pour la pollution et la santé est maîtrisé	3				8	
L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés	Impacts sur le cadre de vie et mesures	3			9		
	Impacts du chantier sur le bruit et les vibrations et mesures	3			9		
	Accès pendant les travaux	2			9		
	Impacts et mesures des bases travaux et zones de dépôts	2			10		
Le dossier d'enquête était lisible et compréhensible	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête dans les lieux de consultation des documents papier	1					
	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête sur les sites internet	1					

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La concertation et la publicité pendant l'EP ont été satisfaisantes	Communication avec le maître d'ouvrage pendant la concertation	1							
	participation aux choix : au cours des réunions publiques, lors d'entretiens particuliers, lors d'échanges de correspondances.	1							
	Prise en compte ou non des observations et requêtes formulées à ces occasions	3				11			
	Déroulement de l'enquête	1							
Les avis émis par les institutionnels sont pris en compte		1				12			
L'insertion paysagère est prise en compte et acceptée	Intégration dans le paysage	2							
	Aménagements paysagers	2							
	Traitement architectural des ouvrages	2							
	Impacts et mesures paysagères au niveau des sites sensibles, inscrits ou classés	2							
L'impact sur les loisirs est acceptable	Chasse et pêche	2							
	Randonnées, promenades	2						13	

1. La concertation préalable a été approfondie avec les municipalités, les associations et les riverains. En revanche, le Conseil départemental 40 n'a, semble-t-il, pas été approché alors que le projet intercepte dix routes départementales : RD 85, RD 26, RD 126, RD 71, RD 810 (deux fois), RD 28, RD 465, RD 33, RD 337, RD 112,
2. Les propositions de gratuité, de création d'un nouvel échangeur et de participation à l'instauration de voies de contournement par la continuité et la viabilité des voies latérales n'ont pas été totalement acceptées par le maître d'ouvrage ? En revanche, il semble disposé à faciliter l'instauration d'aire de covoiturage, à proximité des échangeurs existants.
3. Selon le maître d'ouvrage, 95% des acquisitions devraient se faire à l'amiable. Aucune maison d'habitation ne sera expropriée mais la destruction de bâtiments annexes est parfois mal acceptée. L'acceptabilité des expropriations agricoles et sylvicoles dépendra notamment du positionnement des bassins (réduction d'emprise). Le concessionnaire est ouvert à la discussion à l'amiable de l'acquisition des 12 unités foncières qui ont été demandées.
4. Les bases d'indemnisation reprennent les protocoles d'accord. Le maître d'ouvrage semble ouvert à la négociation individuelle.
5. Rétablissement des voies latérales, elles seront rétablies pour la circulation des chemins à l'identique. L'acceptabilité sociale du projet serait plus importante si les voies latérales étaient améliorées et les voies de chantier adaptées pour être conservées comme voies de contournement qui délesteraient le point noir de St Vincent de Tyrosse.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

Niveaux sonores dB (A)	État de référence de nuit sans protection	État projeté de nuit avec protection
Inférieur à 50	1	15
Entre 50 et 55	55	241
Entre 55 et 60	230	167
Entre 60 et 65	127	7
Entre 65 et 70	17	0
Plus de 70	0	0

Toutefois trois points freinent encore l'acceptabilité des travaux envisagés :

- Au niveau de la gare de péage, le bruit ambiant va légèrement augmenter et la réduction ne sera obtenue qu'avec des isolations de façades ;
  - Un sentiment diffus d'inégalité de traitement perdure chez de nombreux riverains.
  - Même si elle ne semble pas indispensable au vu des courbes isophones, la mise en place de protections à hauteur des zones d'habitations denses (quartier Mayenty et ZI du Tuquet, quartier du PLACH à Saubion, lotissement de la forêt à St Geours) améliorerait nettement l'acceptabilité du projet.
7. Le ressenti des riverains est qu'il n'y a pas de continuité des protections. Pour les habitations individuelles le long du trajet, une attention particulière du maître d'ouvrage améliorerait l'acceptabilité du projet.
8. La création d'un système de collecte et de traitement des eaux de ruissellement, pour l'instant inexistant, sauf sur les aires de stationnement, constitue un des avantages majeurs du projet. Toutefois, cet avantage reste encore partiellement pénalisés, en terme d'acceptabilité par les communes et les riverains par :
- l'absence de prise en compte de la pollution résiduelle suite à l'accident du printemps 2013 (Anglamol) ;
  - le positionnement de certains bassins de multifonction ;
  - l'amélioration du traitement des eaux sur l'aire de Saubion.
9. La perspective du chantier est mal vécue par les riverains et les mesures décrites dans le dossier pas suffisamment précises et localisées pour lever les craintes. Les principaux points noirs sur lesquels le maître d'ouvrage devra porter attention pour faciliter l'acceptabilité du chantier sont :
- les vibrations dues aux passages d'engins lourds à proximité des habitations ;
  - le maintien des accès et la non interruption des réseaux (eau dont irrigation, téléphone, électricité) ;

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

- la lutte contre les accidents (piétons, cyclistes, enfants) et la mise en place de palissades de protection.

L'information préalable et continue des riverains et la réalisation d'un état des lieux contradictoire avant le chantier seront déterminantes.

10. Ni la création de pistes nouvelles dédiées au chantier et, plus généralement la définition des voies existantes qui seront utilisées pour les besoins du chantier, ni le positionnement des bases de travaux et des zones de dépôts, ni le calendrier détaillé du chantier ne sont encore précisés à ce stade. L'acceptabilité du projet dépend en partie de la façon dont ces points seront gérés.
11. Le maître d'ouvrage a répondu à la majorité des questions posées (mis à part les protections phonique).
12. Le maître d'ouvrage a répondu aux avis émis notamment ceux de l'autorité environnementale et du syndicat de rivières. Ses réponses ont été insérées dans le dossier et celui-ci a été complété en conséquence. Il a aussi fait des propositions de suivi complémentaires. Cependant de nombreuses mesures proposées pour éviter ou réduire certains impacts comportent encore la mention « dans la mesure du possible » qui réduisent leur crédibilité.
13. Le projet prend en compte les schémas directeurs des liaisons douces mais ne prévoit aucun franchissement supplémentaire de l'autoroute. En outre les ponts conservés en l'état (bretelle de St Geours) ne pourront intégrer de trottoirs ou pistes cyclables nouveaux.

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, l'acceptabilité sociale du projet est :

- mauvaise à 8%
- moyenne à 34 %
- bonne à 59%

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

- **d'une part pourrait être améliorée par :**
  - **une attention particulière du maître d'ouvrage sur les habitations individuelles le long du trajet ;**
  - **une réduction du bruit et des nuisances générées par la gare de péage pour les habitations situées à proximité immédiate ;**
  - **une meilleure continuité des murs antibruit ;**
  - **par la mise en place de protections à hauteur des zones d'habitation denses (ZI du Tuquet, le Plach, lotissement de la Forêt) ;**
  - **par la participation des ASF à la création d'aires de covoiturage (Ondres, Bénesse-Mareme);**

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- la participation des ASF à la création d'itinéraires de délestage ou de contournement en améliorant les voies latérales et en rétrocedant les voies de chantiers ;
- un positionnement plus ajusté de certains bassins de rétention ;
- la participation des ASF à la résolution de la pollution ponctuelle suite à l'accident de 2013;
- et d'autre part dépend largement des conditions d'exécution des travaux et notamment de la réalisation d'états de lieux contradictoires avant et après les travaux.

**4.2.2 Utilité et cohérence du projet**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
Effet du projet sur la circulation autoroutière	Fluidité générale	2					
	Sécurité	3					
	Augmentation du trafic	1					
Effets du projet sur la circulation générale	Réseau secondaire et dessertes	2		1			
	Covoiturage	2			2		
	Transport ferroviaires	1					3
	Modes de transport doux	2				4	
Les caractéristiques techniques du projet sont les meilleurs possibles	Section courante	3					
	Passages routiers et ferroviaires	3					5
	Ouvrages hydrauliques	3					6
	Protections antibruit	3			7		
	Bases de travaux	2			8		
Effets du projet sur les activités agricoles et sylvicoles	Consommation des terres	3				9	
	Réseaux d'irrigation et de drainage	3				10	
	Rétablissement des chemins	3					
	Désenclavement des parcelles et devenir des délaissés	3					11
	Indemnisations des préjudices	3					12
	Impact du chantier	3					
Effets du projet sur les autres activités économiques et commerciales	Effets sur l'économie nationale régionale et locale	2					13
	Impacts sur le bâti industriel et commercial existant	2				14	
Impact sur les activités de tourisme et de loisirs	Effets sur la fréquentation touristique	2					
	Effets sur les hébergements et la restauration	2				15	

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

	Effets sur les sites et parcs de loisirs	1					
Effets du projet sur le Patrimoine	Archéologie	1					
	Sites et monuments inscrits ou classés	1					

1. Le projet ne prévoit pas la création d'échangeur ni de franchissement supplémentaire. Il n'aura donc pas d'effet direct sur le trafic local, notamment sur la saturation de la RD 810 et les embouteillages à St Vincent de Tyrosse. Toutefois, il aurait pu être l'occasion d'améliorer les voies latérales ou de réutiliser les pistes de chantier pour créer des itinéraires de délestage nouveau.
2. Une baisse des tarifs d'abonnement autoroutier pour le covoiturage est prévue par la loi de transition énergétique adoptée le 22 juillet 2015. En outre, le maître d'ouvrage est disposé à participer à la création d'aires de covoiturage à proximité des échangeurs existants.
3. Le projet prend en compte le projet GPSO. Le projet d'autoroute ferroviaire à partir de Tarnos a été ajourné et aucune réduction du trafic PL n'est envisagée.
4. Le projet prend en compte les réseaux de transports doux dans la réfection des ponts supérieurs sauf pour la bretelle de St Geours.
5. La réfection des ponts a été concertée avec les collectivités territoriales et la SNCF.
6. voir réponse fait au syndicat de rivière+inondation Labenne
7. La commission propose quelques axes d'amélioration, voire ci-dessus.
8. Le positionnement des bases de travaux et des de dépôts n'est pas encore fixé
9. Le projet n'impacte qu'une dizaine d'exploitations agricoles sans remettre en cause la viabilité d'aucune d'entre elles, même si l'expropriation partielle de certaines parcelles peut les rendre inexploitable en entier. L'impact sur les propriétés sylvicoles est plus important en termes de surface mais n'aura pas d'effet destructeur. Toutefois, le maître d'ouvrage doit être conscient du fait que certains propriétaires-exploitants, sont expropriés pour la troisième fois en un demi-siècle.
10. Tous les réseaux seront rétablis.
11. Aucune parcelle cultivée ne devrait être enclavée par les travaux. Les chemins d'exploitation sont déplacés ou recréés. Le maître d'ouvrage a prévu de restituer les terrains pas totalement utilisés
12. Les protocoles d'indemnisation sont en cours de finalisation.
13. Ce projet de 323 M€ est inscrit en priorité dans le plan de relance de l'économie décidé par le gouvernement en 2015. La phase de travaux pourra avoir des effets économiques locaux positifs.
14. Le projet n'aura d'impact que sur 3 cas particuliers (ferme de l'amitié, SNC le bon coin et l'Hacienda), le maître d'ouvrage semble disposé à les résoudre.
15. Un effort devra être fait pendant la phase de travaux pour faciliter l'accès vers les installations d'hébergement touristique et de restauration

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, l'utilité et la cohérence du projet sont :

- mauvaises à 4%
- moyennes à 13 %
- bonnes à 83.0%

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

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

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

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

**4.2.3 Nécessité et urgence de réaliser le projet**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
L'élargissement de l'autoroute est nécessaire	Évolution du trafic	1		a			
	Cohérence de l'A63	2					1
	Sécurité	3					1
L'élargissement de l'autoroute doit être fait maintenant	Contraintes de calendrier	1					2
	Conséquences d'un report	2					2

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La réalisation des protections antibruit est nécessaire et urgente	3					3
La réalisation de la collecte des eaux de ruissellement	3					4
La réalisation des ouvrages hydrauliques et nécessaire et urgente	3					5

1. L'évolution prévisible du trafic à l'horizon 2040 n'impose pas la création d'une voie supplémentaire mais la densité du trafic PL est telle que la voie de droite est, du moins certains jours, totalement saturée par les camions avec des effets pervers sur la fluidité et la sécurité, tout particulièrement en période estivale de forte fréquentation.
2. Plusieurs éléments justifient la nécessité de faire ces travaux d'élargissement maintenant. D'une part le projet peut contribuer à la relance de l'économie générale (plan de relance) et d'autre part les contraintes du trafic SNCF imposent les travaux sur la VF Bordeaux-Bayonne durant les fins de semaines de janvier 2017.
3. L'absence de dispositifs antibruit est durement ressentie par les riverains. Elle est d'autant plus nécessaire que ces dispositifs ont été mis en place sur la portion voisine entre Ondres et Biriadou.
4. La collecte et le traitement des eaux de ruissellement doit être réalisée le plus vite possible, notamment afin d'éviter une nouvelle pollution accidentelle que la densité du trafic PL rend inévitable à court terme.
5. Le projet prévoit d'améliorer la création de deux ouvrages hydrauliques supplémentaires qui pourraient réduire les risques d'inondation, notamment à hauteur de la RD 810 de Labenne. Le maître d'ouvrage devra profiter des travaux d'élargissement de la réfection des pistes latérales qui doivent être déplacées pour améliorer le drainage de part et d'autre de l'autoroute .

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, la nécessité et l'urgence du projet sont :

- mauvaises à 7%
- bonnes à 93%

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

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

#### 4.2.4 Intégration du projet dans l'environnement

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé.	Impacts du projet	3				1	
	Efficacité des mesures d'évitement et de réduction	3					2
	Efficacité et cohérence des mesures de compensation	3				3	
	Gestion du projet après mise en service	3				4	
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement corrigé	Impacts du projet	3				5	
	Efficacité des mesures d'évitement et de réduction	3			6		
	Efficacité et cohérence des mesures de compensation	3			7		
	Conservation des trames vertes et bleues et fonctionnalités écologiques	3					
	Gestion du projet après mise en service	3			4		
Effet du projet sur les espaces protégés	Zones NATURA 2000 et ZNIEFF	3				8	
	Autres zones naturelles d'intérêt	3				9	
	Espaces boisés protégés	2					
Le projet prend en compte les impératifs écologiques du développement durable	Bilan carbone et réduction de la consommation énergétique	2		10			
	Objectifs du Grenelle 2 en matière de transport	2	11				
	Gestion et traitement des déchets	2					
Les impacts du chantier sur la protection des milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	impacts sur la qualité de l'air	3					
	impacts sur les eaux superficielles et souterraines et mesures	3			12		
	Impacts sur la biodiversité : faune et flore	3		13			
	impacts sur le milieu naturel et mesures	3			14		
	impacts et mesures des bases travaux et zones de dépôts	2			15		

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1. l'impact du projet est limité :
  - i. l'absence d'incidence sur les forages publics d'alimentation en eau potable
  - ii. le maintien et même l'amélioration ponctuelle de la transparence hydraulique
  - iii. l'absence d'incidence notable sur les zones humides les plus emblématiques, notamment le marais d'Orx
2. La collecte et le traitement des eaux de ruissellement sur les 27 km de la section considérée constituent une amélioration sensible par rapport à la situation actuelle. Par ailleurs, l'optimisation des emprises tend à éviter des zones naturelles humides à enjeux
3. Des mesures de compensations conformes aux prescriptions du SDAGE Adour-Garonne sont prévues. Toutefois, le détail et le positionnement de ces mesures ne sont pas encore arrêtés. Il est hautement souhaitable qu'elles soient mises en œuvre localement, notamment sur les Barthes d'Agresse dans la mesure où celles-ci sont déjà fortement dégradées et que le projet peut modifier l'écoulement général des eaux de surface.
4. Des mesures de suivi sont prévues. Elles devront toutefois faire l'objet de prescriptions préfectorales précises et notamment de la création d'un comité de suivi associant collectivités territoriales (notamment le syndicat de rivières) riverains et associations locales.
5. Les impacts principaux sur la faune et la flore se situent pendant la phase de travaux.
6. De nombreuses mesures d'évitement sont prévues pour limiter l'atteinte aux espèces végétales ou animales protégées. Toutefois, le projet devra néanmoins faire l'objet d'un avis du CNPN. La transparence pour les espèces aquatiques et semi-aquatiques et la petite faune sera incontestablement améliorée. En revanche, aucun passage « grande faune » n'est envisagée. En outre, beaucoup trop de mesures ne seront prises que « dans la mesure du possible » sans que le dossier ne précise les limites du possible.
7. Les mesures compensatoires ne sont pas encore définies avec précision.
8. L'étude spécifique sur les incidences du projet sur le « Marais d'Orx » montre que les impacts sur cette zone très sensible seront très limités ? Toutefois, la crainte d'une augmentation des écoulements vers le canal de ceinture ne peut pas être écartée.
9. Des craintes persistent concernant les impacts sur les étangs de Beyres et d'Yrieu.
10. L'étude ne tient pas compte du bilan carbone du chantier forcément très défavorable.
11. Le projet peut favoriser les transports routiers au détriment des autres modes de transport.
12. Pendant la durée de chantier, la construction de bassin de rétentions provisoires est indispensable.
13. Le calendrier du chantier qui doit à la fois éviter la période estivale et les périodes sensibles pour la faune aquatique et terrestre, paraît difficile à définir

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

et, a fortiori, à respecter : les destructions d'espèces risquent d'être plus importantes que prévues.

14. Trop de mesures restent appliquées " dans la mesure du possible".

15. Le nombre, l'étendue et le positionnement des bases de travaux, zones de dépôts et pistes à créer pour les besoins du chantier ne sont pas encore définies

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, l'intégration du projet dans l'environnement est :

- mauvaise à 13%
- moyenne à 31 %
- bonne à 56%

L'impact du projet sur les eaux superficielles est globalement très positif puisque les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière seront désormais collectées dans des bassins permettant leur rétention et leur traitement : la pollution chronique sera nettement réduite et la pollution accidentelle facilement circonscrite et traitable. Compte tenu de l'importance du trafic PL, la probabilité d'occurrence d'une pollution accidentelle est certaine. **Il est donc hautement souhaitable que le calendrier des travaux privilégie en priorité la collecte et la rétention des eaux de ruissellement du chantier et de la plateforme, au mieux en commençant par la création du réseau et des bassins définitifs, au minimum par des installations provisoires.**

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

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

**4.2.5 Le projet et les observations des élus, des associations et du public pendant l'enquête**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') a (pas) pu prendre une bonne connaissance du dossier	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête dans les lieux de consultation des documents papier et sur les sites internet	1					
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') est (pas) dommageable pour la nature et l'environnement	Impact sur les eaux superficielles et souterraines	3				1	
	Impact sur la biodiversité	3					
	Bilan carbone	2					
	Impacts du chantier sur la protection des milieux naturels	3				2	
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') a (pas) été suffisamment soumis au débat public	Communication avec le maître d'ouvrage pendant la concertation	3					
	Prise en compte ou non des observations et requêtes formulées à ces occasions	3					
	Déroulement de l'enquête	1					
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') améliore (pas) le réseau routier et autoroutier	Fluidité du trafic	1					
	Services autoroutiers	2			3		
	Conséquences sur le péage	2			4		
	Conséquences sur le réseau secondaire	3			4		
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') est dommageable pour l'environnement humain	Impact sur le bâti et la propriété privée	3			5		
	Nuisances sonores	3		6			
	Effets sur la santé humaine	3					
	Impact sur les activités économiques	3				7	
	Impact sur les loisirs	3				7	
Le public est favorable/défavorable au	Procédures encore à venir	2			8		
	Déroulement des travaux	3		8			

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

projet car il (n') est (pas) inquiet sur ses étapes ultérieures	Suivi après mise en service : information sur le site internet des mesures de compensation, rapports des écologues...	3				9	
---	---	---	--	--	--	---	--

1. la pollution résiduelle suite à l'accident de 2013 suscite beaucoup de remarques défavorables.
2. les associations (amis du Seignanx), les communes et les riverains craignent une détérioration des milieux, notamment aquatiques pendant les travaux.
3. La commune a exprimé ses craintes sur le traitement des eaux superficielles sur l'aire de Saubion et demande la mise en place de micro stations.  
La gratuité est demandée sans y s croire mais c'est surtout l'augmentation des péages qui suscite le plus de craintes. Les élus et les habitants non seulement redoutent de payer plus chers pour utiliser l'A63 mais surtout craignent que l'augmentation du péage ne rejettent encore plus de véhicules, notamment de PL sur les réseaux secondaires déjà saturés
4. Le public mais surtout les élus et les conseils municipaux demandent instamment que le projet facilite la création d'itinéraire de délestage ou de contournement à l'occasion de la réfection des voies latérales ou de la création de voies nouvelles pour les besoins du chantier.
5. Le public est conscient que le projet ne peut se faire sans acquisition foncière. Il ne s'y oppose pas mais il estime que le maître d'ouvrage prend ses aises, et acquiert plus de terrain que nécessaire, notamment pour conserver des variantes (bassins, raccordement) et demande une meilleure optimisation de l'emprise.
6. Un quart des questions soulevées pendant l'enquête concerne les nuisances sonores. Les riverains sont conscients que le projet devrait, pour la plupart d'entre eux, réduire ces nuisances sonores mais ils demandent d'aller plus loin et craignent que le respect des normes réglementaires n'apporte une amélioration plus théorique que réelle.
7. Sous réserve d'une indemnisation satisfaisante et/ou de la prise en compte de leurs observations (réduction d'emprise en optimisant le positionnement des installations ou au contraire achat total de la parcelle non exploitable, irrigation, échanges fonciers, etc.) les exploitants agricoles et forestiers ne s'opposent généralement pas au projet. Une attention particulière devra être portée à la protection des activités agricoles touristiques, d'hébergement et de restauration pendant les travaux.
8. Malgré les mesures décrites dans le dossier, le public manque d'information sur le déroulement des travaux dont il craint des conséquences néfastes sur les habitations, la sécurité des personnes et des biens, la circulation générale et les nuisances.
9. Les élus demandent que les mesures de compensation soient appliquées localement. Les associations et le public souhaitent être associés au suivi des mesures à travers un comité ad hoc.

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

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte de la pondération des critères, les observations du public sur le projet sont :

- mauvaises à 12%
- moyennes à 24 %
- bonnes à 64%

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

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

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

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

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

**4.2.6 Conclusions de l'analyse bilantielle « DUP »**

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

- mauvais à 9%
- moyen à 24 %
- bon à 67%

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

- utile car il permettra de fluidifier le trafic et de renforcer la sécurité des usagers. En outre, il s'inscrit en priorité dans le plan de relance de l'économie et pourra avoir des effets économiques positifs sur les entreprises régionales ;
- cohérent car il prend en compte la réalisation des voies douces à l'occasion de

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

la réfection des ponts et tient compte de la création possible d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse (GPSO). Toutefois, il ne contribuera pas à l'amélioration du trafic local ;

- nécessaire car il réduira sensiblement les impacts négatifs de l'autoroute sur le cadre de vie des riverains (dispositifs antibruit) et la protection contre la pollution chronique et accidentelle de la plateforme (collecte des eaux de ruissellement). Il est cependant très souhaitable que la plateforme soit « isolée » dès le début des travaux.

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

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

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

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

### 4.3 Analyse bilantielle de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau

#### 4.3.1 Acceptabilité sociale du projet

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
Le projet d'élargissement est globalement acceptable par les populations	Débats publics et concertation préalable	1					
	Tracé : variantes et contre proposition	3			1		
	Consistance du programme	3					
Les conséquences sur l'alimentation en eau sont globalement acceptables.	Les impacts sur les forages AEP publics et le traitement des eaux potables sont bien gérés?	3		2			
	Les conséquences sur l'irrigation et le drainage sont bien gérés	3					
Les conséquences sur les milieux aquatiques sont globalement acceptables	Transparence hydraulique	3					
	Gestion des eaux de ruissellement	3				3	
	Pollution accidentelle	3					
	Zones humides et milieux aquatiques	3			4		
L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés	Alimentation en eau potable	2					
	Gestion des eaux de ruissellement	3			5		
	Pollution accidentelle	3			6		
	Zones humides et milieux aquatiques	3					
Le dossier d'enquête était lisible et compréhensible	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête dans les lieux de consultation des documents papier	1					
	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête sur les sites internet	1					
La concertation et publicité pendant l'EP ont été satisfaisantes	Communication avec le maître d'ouvrage pendant la concertation	1					

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

	participation aux choix : au cours des réunions publiques, lors d'entretiens particuliers, lors d'échanges de correspondances.	1							
	Prise en compte ou non des observations et requêtes formulées à ces occasions	3					7		
	Déroulement de l'enquête	1							
Les avis émis par les institutionnels sont pris en compte		2					7		

1. Le choix du positionnement des bassins a été fait dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage mais ne répond pas forcément aux attentes du public. Par ailleurs le projet ne prend pas en compte la résorption de la pollution à l'Anglamol de 2013.
2. A Ondres l'absence d'impact du projet sur les forages d'AEP n'est pas démontrée.
3. Les inquiétudes du syndicat de rivière semblent être bien prises en compte.
4. Si les compensations sont faites localement, prioritairement sur la zone des barthes et avec l'aménagement des berges et ruisseaux récepteurs.
5. Commencer par faire les bassins et fossés extérieurs pour être en capacité de gérer les eaux de ruissellements pendant la phase de chantier.
6. Il serait extrêmement dommageable qu'un accident grave intervienne entre le début et la fin des travaux.
7. La majorité des observations sont bien prises en compte.

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte de la pondération des critères, l'acceptabilité sociale du projet au titre de la loi sur l'eau est :

- mauvaise à 7%
- moyenne à 26 %
- bonne à 63%

Les élus, notamment le syndicat de rivières, les associations et les riverains sont conscients que le projet apportera des améliorations importantes par la résorption de la pollution chronique et surtout accidentelle des eaux de ruissellement.

Pour autant, des craintes subsistent, notamment sur la résorption des risques d'inondations (Labenne, Bessouat, voies latérales), sur les modifications possibles des débits dans les ruisseaux récepteurs ou le déversement vers le canal de ceinture du marais d'Orx. **La mise en œuvre locale de toutes les mesures compensatoires faites au titre des détériorations de zones humides est indispensable pour que le projet soit bien accepté.**

Malgré les mesures décrites dans le dossier, la mise en œuvre du chantier soulève beaucoup d'interrogations. **Une bonne information sur le calendrier détaillé des opérations et le suivi du chantier facilitera grandement son acceptabilité.**

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Enfin, il serait extrêmement dommageable pour l'acceptabilité de l'ensemble du projet qu'une pollution accidentelle grave survienne après le début des travaux. **Il est donc hautement souhaitable que ceux-ci débutent par « l'isolation aquatique » de l'ensemble de la zone c'est-à-dire par la réalisation du réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme (et des zones de travaux extérieurs) au mieux par les dispositifs définitifs (fossés, bassins) au moins par des dispositifs provisoires.**

**4.3.2 Nécessité de réaliser le projet**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
La réalisation du projet est nécessaire pour la qualité de l'alimentation en eau	Alimentation en eau potable	1			1		
	Qualité des eaux potables	2			1		
	Irrigation des terres	2			1		
	Drainage des parcelles	3				1	
La réalisation du projet est nécessaire pour la gestion des eaux	Récupération et traitement des eaux de ruissellement	3					2
	Prévention et traitement des pollutions accidentelles	3					2
La réalisation du projet est nécessaire pour les zones humides et milieux aquatiques	Transparence hydraulique	3					3
	Continuité écologique	3					3
	Zones humides	3				4	

1. Le projet a peu d'incidence dans ces domaines. Une amélioration du drainage local peut être espérée du fait de la réfection des voies latérales. Tous les systèmes d'irrigation seront rétablis. Toutefois, l'absence totale d'incidence sur l'AEP à Ondres n'est pas démontrée.
2. En récupérant, confinant et traitant l'ensemble des eaux de ruissellement de la plateforme, le projet réduira fortement la pollution chronique des milieux aquatiques et permettra de résorber toute pollution accidentelle. A cet égard il est absolument indispensable.
3. La transparence hydraulique sera maintenue, voire localement améliorée. Les continuités écologiques pour les espèces aquatiques et semi-aquatiques seront améliorées.
4. 11 zones humides sensibles sont impactées par les travaux d'élargissement. Malgré les mesures d'évitement et de réduction des impacts négatifs persistent. Compte tenu du mauvais état des Barthes, les mesures de compensation qui devront être prises pourraient s'avérer bénéfiques, sous réserve qu'elles soient appliquées localement et en concertation avec le syndicat de rivières, les collectivités territoriales et les associations.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, la nécessité de réaliser le projet au titre de la loi sur l'eau est :

- moyenne à 22 %
- bonne à 78%

La collecte et le traitement des eaux de ruissellement sur les 27 km du projet est absolument indispensable sur un itinéraire supportant des dizaines de milliers de véhicules, dont certains transportent des matières dangereuses. L'accident de 2013, pourtant relativement limité a laissé un goût amer. Réglementairement et contractuellement, les travaux de mise aux normes au titre de la loi sur l'eau ne peuvent être imposés au concessionnaire en l'absence de modification d'une installation conçue à la fin des années 70. L'élargissement et les travaux connexes revêtent donc une nécessité absolue.

**4.3.3 Cohérence du projet avec les exigences de la protection des eaux et des milieux aquatiques**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
Les caractéristiques techniques du projet sont les meilleurs possibles pour la gestion des eaux	Profils en section courantes	2					
	Transparence hydraulique	3					
	Récupération et traitement des eaux de ruissellement	3				1	
	Irrigation et drainage des parcelles agricoles et sylvicoles	3					
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé.	Effets sur les milieux aquatiques et les zones humides	3					
	Drainage et assainissement	3				2	
	Protection des eaux souterraines et des captages AEP publics	3			3		
	Protection des puits/ sources privés	2					
	Prise en compte des zones inondables et mesures y afférentes	3				4	
Les impacts du chantier sur la protection des milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	impacts sur les eaux superficielles et souterraines et mesures	3					
	Impact sur les milieux aquatiques et les zones humides et mesures	3					
	impacts sur l'irrigation et le drainage	2					

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

1. Les eaux superficielles sont bien récupérées, une amélioration reste possible sur les zones de Saubion et zone de péage.
2. Le rétablissement des voies latérales et la réfection des fossés devraient améliorer le drainage aux abords de l'A63.
3. L'absence d'impact sur l'alimentation en AEP sur Ondres n'est pas démontrée.
4. Le maître d'ouvrage semble ouvert avec la commune de Labenne concernant la pompe de relevage.

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, la cohérence du projet avec les exigences de la loi sur l'eau est :

- moyenne à 9 %
- bonne à 91%

Le projet est cohérent avec les exigences de la protection des eaux souterraines et superficielles : les eaux de ruissellement seront collectées et traitées, la transparence hydraulique améliorée, les risques d'inondations sans doute mieux maîtrisés. Les mesures prévues pour la phase chantier devraient permettre d'éviter toute atteinte grave aux milieux aquatiques.

**4.3.4 Le projet et les observations du public**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE					
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') a (pas) pu prendre une bonne connaissance du dossier	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête dans les lieux de consultation des documents papier et sur les sites internet	1						
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') est (pas) dommageable pour la nature et l'environnement	Impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines	3						
	Impacts du projet sur la protection des milieux naturels	2						
	Gestion des pollutions accidentelles	3		1				
Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') a (pas) été suffisamment soumis au débat public	Communication avec le maître d'ouvrage pendant la concertation, information,	1						
	Prise en compte ou non des observations et requêtes formulées à ces occasions	2						
	Déroulement de l'enquête	1						

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Le public est favorable/défavorable au projet car il (n') est dommageable pour l'environnement humain	Impact sur l'alimentation en eau potable	3							
	Impact sur les activités agricoles et sylvicoles	3			2				
	Risques d'inondations	3			3				
	Impacts du chantier	3		4					
	Phasage	2			5				
Les conseils municipaux se sont prononcés favorablement/défavorablement au titre de la loi sur l'eau		3						6	

- Même si le public approuve les travaux de collecte et de traitement des eaux, il reste marqué par l'accident de 2013 et la persistance d'une pollution localisée non résolu. Elus, associations et riverains demandent instamment que la construction du bassin BM 536 soit l'occasion de supprimer cette pollution ponctuelle.
- Le public considère que l'emprise est souvent un peu excessive et demande de mieux positionner les bassins de rétention. Le rétablissement des systèmes d'irrigation suscite des inquiétudes.
- Malgré l'amélioration ponctuelle de la transparence hydraulique, des craintes persistent sur les conséquences du projet sur les risques d'inondation, essentiellement à hauteur de la RD 810 à Labenne.
- Le chantier inquiète les riverains qui craignent des interruptions d'alimentation en eau ou des inondations localisées.
- L'ordre dans lequel les travaux vont être faits pour la protection des eaux superficielles est souvent souligné.
- Cinq conseils municipaux ont donné un avis favorable sur le projet dans son ensemble avec plusieurs prescriptions réserves ou recommandations. Toutefois, seuls les points suivants concernent la loi sur l'eau :
  - Bénesse demande de déplacer le bassin BM 536, de manière à le situer et à travailler précisément sur la parcelle touchée par l'accident de 2013. Il demande aussi que les compensations écologiques soient prioritairement faites au profit des barthes de Bénesse-Maremne ;
  - St Martin de Seignanx demande de porter une attention particulière à la collecte et au traitement des eaux pluviales permettant d'améliorer la situation actuelle pour le milieu récepteur ;
  - St Geours de Maremne demande d'assurer de manière efficace les écoulements traversant l'A63 en prenant également les mesures appropriées pour les zones humides de proximité ;
  - Saubion fait part de son inquiétude sur le traitement des eaux usées et eaux de surface des aires de repos de Saubion Est et Ouest et souhaitent que des micro-stations soient installées en amont des systèmes de lagunage afin de pallier à tout risque de pollution.

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, les observations du public au titre de la loi sur l'eau sont :

- mauvaises à 20%
- moyennes à 27 %
- bonnes à 53%

Les élus, les associations et les riverains sont généralement favorables au projet qui améliorera la gestion des eaux de ruissellement et la transparence hydrauliques des eaux de surface et surtout parce qu'il devrait permettre de maîtriser à l'avenir tout risque de pollution accidentelle. **Cet avis favorable pourrait donc être remis en cause si la demande de résorption de la pollution ponctuelle à hauteur de l'OH 536 n'était pas satisfaite. En outre, des inquiétudes subsistent concernant le traitement des eaux sur l'aire de Saubion, la résorption les risques d'inondation locale à Labenne et le rétablissement des systèmes d'irrigation. Le public demande que les travaux de collecte et de traitement des eaux soient réalisés en priorité.**

**4.3.5 Conclusions de l'analyse bilantielle « loi sur l'eau »**

54 sous-critères ont été examinés pour analyser les avantages et inconvénients de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. En tenant compte de la pondération des critères, le bilan de cette analyse est :

- mauvais à 7%
- moyen à 21 %
- bon à 72%

Au titre de la loi sur l'eau et malgré l'atteinte inévitable à plusieurs zones humides, le projet est nécessaire (78%) dans la mesure où il va permettre de recueillir et de traiter les eaux de ruissellement de la plateforme et évitera ainsi une pollution chronique ou accidentelle des sols et des ruisseaux récepteurs dans une région comportant une zone NATURA 2000 majeure plusieurs autres zones sensibles. La transparence hydraulique et le drainage à proximité de la plateforme devraient être améliorés par deux ouvrages hydrauliques supplémentaires et si les fossés des voies latérales sont bien refaits. Toutefois, l'absence d'effet sur l'alimentation en eau potable d'Ondres n'est pas démontrée puisque cette alimentation a été modifiée depuis la réalisation de l'étude d'impact jointe au dossier.

Les élus, les associations et les riverains sont généralement favorables (53%) au projet qui apparaît à la commission comme pouvant être bien accepté (64%) du moins si le pétitionnaire recherche, en partenariat avec l'état et les collectivités, une solution à la pollution ponctuelle de 2013. Le maître d'ouvrage pourra aussi porter une attention particulière au traitement des eaux sur l'aire de Saubion, à la résorption les risques d'inondation locale à Labenne et au rétablissement des systèmes d'irrigation.

La mise en œuvre locale de toutes les mesures compensatoires faites au titre des

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

détériorations de zones humides est indispensable pour que le projet soit bien accepté.

Une bonne information sur le calendrier détaillé des opérations et le suivi du chantier facilitera grandement son acceptabilité. Enfin, il est hautement souhaitable que les travaux débutent par « l'isolation aquatique » de l'ensemble de la zone.

#### 4.4 Analyse bilantielle de l'enquête parcellaire

##### 4.4.1 Acceptabilité du projet par les propriétaires concernés

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
Le projet d'élargissement est globalement acceptable par les propriétaires concernés	Débats publics et concertation préalable	1				1	
	Tracé : variantes et contre proposition	3		2			
L'impact du projet sur les unités foncières est globalement acceptable.	Limitation des emprises	3		2			
	Rétablissement des réseaux	3				3	
	Servitudes	2				4	
	Indemnisation	3				5	
Le dossier d'enquête était lisible et compréhensible	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête dans les lieux de consultation des documents papier	1					
	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête sur les sites internet	1					
La concertation et publicité pendant l'EP ont été satisfaisantes	Communication avec le maître d'ouvrage pendant la concertation	2					
	Participation aux choix : au cours des réunions publiques, lors d'entretiens particuliers, lors d'échanges de correspondances...	2					
	Prise en compte ou non des observations et requêtes formulées à ces occasions	3			6		
	Déroulement de l'enquête	1					

1. Des contacts préalables ont été pris par le maître d'ouvrage
2. Les propriétaires sont très sensibles à la réduction maximum de l'emprise et ont souvent fait des contrepropositions leur attitude dépendra donc des réponses que fera ASF à ses propositions, notamment pour le choix de la position des bassins et l'acquisition totale de certaines parcelles. Tous attendent aussi qu'une réponse précise soit apportée rapidement aux observations qu'ils ont formulées et qui ont été transmises au maître d'ouvrage.

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

3. Tous les réseaux seront rétablis, selon la réponse du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.
4. Une seule observation (156 Alain Cazenave), a été formulée pour la servitude du chemin de Catoy à Labenne? Le maître d'ouvrage a répondu dans son mémoire en réponse que ce sera l'occasion de remettre à plat cette question.
5. Les protocoles d'indemnisations sont en cours de finalisation. Le maître d'ouvrage est ouvert à des indemnisations justifiées.
6. Le maître d'ouvrage a répondu dans la majorité des cas, ses réponses ne répondent pas forcément aux attentes du public.

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, l'acceptabilité sociale du projet par les propriétaires concernés est :

- mauvaise à 24%
- moyenne à 20 %
- bonne à 56%

Le projet pourrait être mieux accepté par les propriétaires concernés s'il tient compte des points suivants :

- Réponse favorable aux demandes d'acquisition totale de parcelles ;
- Effort à faire pour continuer à réduire l'emprise ;
- Indemnisation ou reconstruction des bâtis et clôtures, rétablissement complet des accès, portails, réseaux...

**4.4.2 Nécessité de réaliser le projet sur les parcelles concernées**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
L'acquisition des parcelles est nécessaire pour la réalisation du projet	Elargissement	2				1	
	Rétablissement des itinéraires	3				2	
	Gestion des eaux	3			3		
	Construction des murs et merlons	3				4	
	Autres ouvrages autoroutiers ou connexes	2					5
L'acquisition des parcelles est nécessaire pour la gestion des eaux	Récupération et traitement des eaux de ruissellement	3			3		
	Prévention et traitement des pollutions accidentelles	3			3		
L'acquisition des parcelles est nécessaire pour les zones humides et milieux aquatiques	Transparence hydraulique	3					
	Continuité écologique	2					
	Zones humides	3					

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

1. Il faudrait mieux justifier l'emprise de Mr Cazenave (observation 156-002)
2. Une réduction d'emprise a été acceptée pour le rétablissement de la RD 71 à Labenne.
3. Un effort peut encore être fait pour optimiser les emplacements des bassins.
4. Les merlons sont plus faciles à intégrer dans le paysage et sont tout aussi efficace.
5. décalage du pont voie ferrée pour être adapté au projet GPSO

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, la nécessité de réaliser le projet sur les parcelles concernées est :

- moyenne à 33%
- bonne à 67%

Globalement, les travaux envisagés justifient le plan parcellaire établi pour l'emprise du projet, notamment en section courante et pour le rétablissement des voies ou des transparences hydrauliques. Cependant, ponctuellement, un effort peut encore être fait pour limiter au maximum l'emprise sur les surfaces cultivées et éviter la destruction de bâtiments annexes ou de clôture ou encore étudier la possibilité d'ériger un mur antibruit plutôt qu'un merlon plus consommateur d'espace.

Un effort peut peut-être encore être fait pour optimiser les emplacements des bassins et restituer l'espace non utilisé.

**4.4.3 Le projet et les observations des propriétaires concernés**

CRITERE	SOUS-CRITERES	K	ANALYSE				
Les propriétaires concernés sont favorables/défavorables au projet car il (n') a (pas) pu prendre une bonne connaissance du dossier	Conditions d'accès et/ou de compréhension du dossier d'enquête dans les lieux de consultation des documents papier et sur les sites internet	1					
	Communication avec le maître d'ouvrage pendant la concertation, information, participation aux choix...	2					
	Prise en compte ou non des observations et requêtes formulées à ces occasions	2		1			
Les propriétaires concernés sont favorables/défavorables au projet car il (n') a (pas) été suffisamment soumis au débat public	Déroulement de l'enquête	1					
	Impact sur les parcelles habitées	3		1			

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

sont défavorables/favorables au projet car il (n') est (pas) trop dommageable pour eux	Impact sur les activités agricoles et sylvicoles	3		1		
	Impact sur d'autres activités économique	3		1		
	Indemnisation et compensation	3				

1. Bien que nombreuses et détaillées, les réponses apportées du maître d'ouvrage ne seront pas suffisantes pour une bonne acceptabilité par les propriétaires.

**CONCLUSION PARTIELLE**

En tenant compte des la pondération des critères, les observations des propriétaires concernées sont :

- mauvaise à 61%
- bonne à 39%

Les propriétaires ne sont évidemment pas ravis de se voir expropriés, certains pour la troisième ou quatrième fois. Ils ne comprennent pas toujours ce qui justifie l'emprise du projet. Quoiqu'il en soit, c'est surtout le niveau des indemnisations et/ou la reconstruction des installations qui les préoccupent le plus. **Une réponse motivée du maître d'ouvrage aux questions personnelles qu'ils ont posées au cours de l'enquête et qui ont toutes été transmises au maître d'ouvrage est hautement souhaitable, non seulement pour faciliter les négociations futures mais aussi pour éviter des recours (justification).**

**4.4.4 Conclusions de l'analyse bilantielle « parcellaire**

30 sous-critères ont été examinés pour analyser les avantages et inconvénients du parcellaire. En tenant compte de la pondération des critères, le bilan de cette analyse est :

- mauvais à 24%
- moyen à 20 %
- bon à 56%

Le pétitionnaire ayant levé les hypothèses qui restaient dans le dossier pour le positionnement des bassins ou la réfection des voies (Labenne), les travaux envisagés justifient le plan parcellaire établi pour l'emprise du projet, notamment en section courante et pour le rétablissement des voies ou des transparences hydrauliques. Cependant, ponctuellement, un effort peut encore être fait pour affiner le projet et réduire la surface occupée afin de restituer les surfaces non utilisées après les travaux

Bien sûr les propriétaires s'opposent généralement (61%) à l'expropriation de leurs parcelles. Le niveau des indemnisations et/ou la reconstruction des installations seront déterminants. Toutefois, le projet pourrait être mieux accepté (56%) si le maître d'ouvrage répond favorablement aux demandes d'acquisition totale de parcelles, poursuit ses efforts pour réduire l'emprise, notamment à proximité des zones bâties

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

(jardins, bâtiments annexes, maintien d'un rideau d'arbres...), et indemnise ou reconstruit les bâtis, clôtures, accès, portails, réseaux etc.

Enfin une réponse motivée du maître d'ouvrage aux questions personnelles qu'ils ont posées au cours de l'enquête et qui ont toutes été transmises au maître d'ouvrage est hautement souhaitable, non seulement pour faciliter les négociations futures mais aussi pour éviter des recours (justification).

#### **4.4 Conclusion générale de l'analyse bilantielle**

184 sous-critères ont été examinés pour analyser les avantages et inconvénients des trois aspects du projet (DUP, eau, parcellaire). En tenant compte de la pondération des critères, le bilan de cette analyse est :

- mauvais à 11%
- moyen à 22 %
- bon à 67%

L'analyse des avantages et inconvénients du projet n'est juridiquement indispensable que pour la demande de déclaration d'utilité publique. Toutefois, la commission a procédé à une analyse du même type pour la demande au titre de la loi sur l'eau et le parcellaire. Il ne lui a pas semblé pertinent de le faire pour la MECDU. La méthode utilisée est basée sur la définition, la pondération et l'analyse des 184 sous-critères, permettant de vérifier l'acceptabilité du projet, son utilité, sa nécessité et les observations faites lors de l'enquête.

L'utilité du projet est ainsi confortée. Sa nécessité s'appuie sur les améliorations qu'il va apporter à la réduction des nuisances sonores et à la protection des sols et milieux récepteurs face à la pollution chronique et accidentelle des eaux de plateforme.

L'acceptabilité du projet est assez bonne mais le maître d'ouvrage pourra avoir à cœur d'améliorer certaines protections antibruit et l'information des riverains et de rechercher un partenariat avec les collectivités dans les domaines qui les touchent le plus (covoiturage, réseau secondaires, pollution de 2013, etc.)

Les expropriations sont évidemment mal ressenties mais leur acceptabilité sera fonction des efforts faits pour réduire encore les emprises, du niveau des indemnisations et de la prise en charge des préjudices. Le maître d'ouvrage devrait apporter une réponse motivée et précise à toutes les questions posées par le public qui ont portées à sa connaissance par la commission (DROP).

Fait et clos à GARREY le 09 Août 2015.

Le président

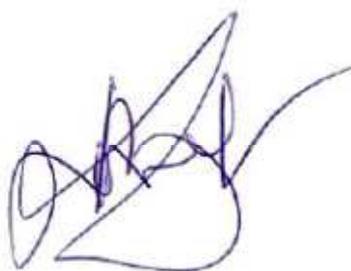
**La commission d'enquête**

La membre titulaire

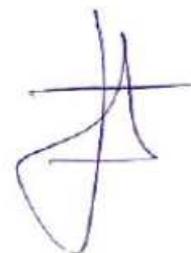
Le membre titulaire



**Alain TARTINVILLE**



**Marion THENET**



**Jacques LISSALDE**