

ENQUETE PUBLIQUE CONJOINTE

PREFECTURE DES DEPARTEMENTS :

- DE LA GIRONDE
- DES LANDES
- DES PYRENEES - ATLANTIQUES

- ◆ DEMANDE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE A65 LANGON-PAU

- ◆ CLASSEMENT DANS LA CATÉGORIE DES AUTOROUTES DE LA DÉVIATION D'AIRE-SUR-L'ADOUR

CONCLUSIONS et AVIS
de la
COMMISSION D'ENQUETE
(Le rapport général fait l'objet d'un document séparé)

1 - CONTEXTE GENERAL

L'enquête publique d'une durée de 43 jours entiers et consécutifs, du 3 avril au 15 mai 2006 inclus, a été ordonnée par Monsieur le Préfet du département des Landes en sa qualité de Préfet coordonnateur par l'arrêté inter-préfectoral du 27 février 2006.

Cette enquête fait suite à la demande de Monsieur le Ministre des transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 25 octobre 2005 et à la décision ministérielle du 16 novembre 2005 approuvant l'avant projet sommaire (A.P.S.) de l'infrastructure.

Cette enquête a pour objet :

- ⇒ La déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute A65 Langon-Pau comprenant deux sections :

- Une section comprise entre le nœud autoroutier A62/A65 (commune d'Auros) et le diffuseur centre de la déviation d'Aire-sur-L'Adour.
- Une section comprise entre le demi-diffuseur Sud de la déviation d'Aire-sur-L'Adour et le nœud autoroutier A64/A65 (communes de Lescar et de Poey-de-Lescar).

⇒ **Le classement dans la catégorie des autoroutes de la déviation d'Aire-sur-L'Adour déclarée d'utilité publique par l'arrêté préfectoral du 12 novembre 2001.**

Vu la lettre du Préfet des Landes en date du 07 novembre 2005 demandant la désignation d'une commission d'enquête enregistrée au Tribunal Administratif de Pau le 17 novembre 2005. Monsieur le Président du Tribunal Administratif en date du 21 novembre 2005 a procédé à la désignation d'une commission d'enquête composée de :

Président :

Monsieur Yvon FOUCAUD, Ingénieur en retraite

Membres titulaires :

Monsieur Robert CANDEBAT, Ingénieur principal - service de l'équipement à la SNCF en retraite,

Monsieur Joseph FERLANDO , Major de gendarmerie en retraite,

Monsieur François MAZUYER, Géomètre-Expert foncier et expert immobilier,

Monsieur Philippe CORREGE, Ingénieur hydrogéologue en retraite.

Membre suppléant :

Monsieur Michel DABADIE, Directeur départemental de l'ANPE en retraite.

Principales mesures intervenues avant l'ouverture de l'enquête publique

- Du 15 mars 2005 au 13 avril 2005 : dix réunions de concertation publique, ont été organisées au sein des 3 départements sous l'égide des représentants des services de l'Etat (Préfets - D.R.E.-Aquitaine - D.D.E...) pour le choix du scénario de réalisation de l'A65.
- 14 octobre 2005 : Confirmation par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (C.I.A.C.T.) du caractère prioritaire de ce grand projet d'infrastructure.

- 16 novembre 2005 : Décision ministérielle d'approbation du dossier d'avant-projet-sommaire -bande des 300 mètres.

Caractéristiques techniques principales du projet

- Projet d'autoroute A65, Langon-Pau et son dispositif d'échange en tracé neuf, entièrement concédé à péage- 2 x 2 voies d'une longueur de 145 km (hors déviation d'Aire-sur-l'Adour) comprenant deux sections :
 - ◆ Section comprise entre le nœud autoroutier A62-A65, commune d'Auros et le diffuseur centre de la déviation d'Aire-sur-l'Adour.
 - ◆ Section comprise entre le demi-diffuseur Sud de la déviation d'Aire-sur-l'Adour et le nœud autoroutier A65-A64. Communes de Lescar - Poey-de-Lescar.
 - ◆ Les points d'échanges retenus dès la mise en service sont, ceux de : Bazas (33), Captieux (33), Le Caloy (40), Aire-sur-l'Adour centre et Sud (40), Garlin (64) et Thèze (64).
Trois points d'échanges optionnels, différés après la mise en service : Roquefort (40), Les Arbouts (40) et Uzein (64).
 - ◆ La déviation d'Aire-sur-l'Adour dont la mise en service est prévue en 2007, d'une longueur de 5 km, sera intégrée à la concession de l'A65 Langon-Pau.

Son tracé a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique antérieure.

Son statut de déviation sera modifié pour entier dans la catégorie des autoroutes.

Justifications du projet

- ◆ Le projet d'autoroute A65, Langon-Pau s'intègre dans le programme de la liaison Bordeaux-Pau retenu au schéma multimodal de services collectifs des transports des voyageurs et des transports de marchandises comme liaison renforçant la cohésion régionale.
- ◆ L'amélioration du réseau routier Aquitain décidée par le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIADT) du 18 novembre 2003.
Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT), du 14 octobre 2005 a confirmé le caractère prioritaire de ce grand projet d'infrastructure.

- ♦ L'Etat a inscrit la liaison Bordeaux-Pau comme une priorité du plan 2000/2006 avec la région Aquitaine en inscrivant dans ledit contrat, la réalisation du premier maillon, la déviation d'Aire-sur-l'Adour.
- ♦ Relier la métropole régionale Bordeaux, à la métropole Béarnaise Pau, en desservant le chef-lieu des Landes (Mont-de-Marsan) constitue un objectif prioritaire pour l'aménagement du territoire Aquitain, pour l'unité et la cohésion de l'espace régional ainsi que pour le développement économique du Sud de l'Aquitaine.
- ♦ La sécurité routière avec une liaison rapide et sûre.
- ♦ Le développement économique de l'Aquitaine et son système d'échange avec les régions limitrophes et au-delà, la Péninsule Ibérique.

2 - FONDEMENT DE LA REFLEXION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Constats de la Commission d'enquête

- ♦ Déroulement régulier et sans incident de l'enquête publique selon les procédures administratives et réglementaires en vigueur, avec une très large information du public sur des supports variés.
- ♦ Très forte mobilisation du public, notamment sur le site Web dédié au projet.
- ♦ Très forte implication des élus d'Aquitaine et de tous les acteurs économiques.
- ♦ Le dossier soumis à l'enquête, même s'il était volumineux, était parfaitement lisible.
- ♦ Le procès verbal des observations et des questions issues de l'enquête publique a été remis au Maître d'Ouvrage.
- ♦ Le mémoire en réponse qui a été remis à la commission d'enquête, lui a permis d'affiner sa réflexion sur certains points.
- ♦ Les thèmes majeurs d'opposition constatés sont : un trafic trop faible, la concertation insuffisante, le gaspillage d'argent public, l'atteinte à l'environnement et un renforcement des pôles économiques (BORDEAUX - PAU).
- ♦ Les thèmes d'adhésion au projet sont : la cohésion régionale, le désenclavement, la sécurité routière et le développement économique régional.
- ♦ Le dossier soumis à l'enquête faisait état d'une subvention d'équilibre de 500 Millions d'Euros.

L'annonce faite le 2 juin 2006 par la Direction Générale des Routes précise que : « *Le financement, la construction et l'exploitation de l'autoroute A 65 seront réalisés sans subvention publique* ».

Examen et analyse de la Commission d'enquête

- ♦ Reconnaissance de l'itinéraire, visite des lieux et plus particulièrement des secteurs spécifiques - Gaillères - Bostens - Miramont-Sensacq - Claracq ...
- ♦ Rencontre avec des élus des collectivités territoriales avant l'enquête publique.

- ♦ Divers échanges par courriers et réunions de clarification avec la D.R.E-Aquitaine, Maître d'Ouvrage, sur les aspects et incidences particulières du projet (enjeux sur le cadre de vie, l'environnement et les aspects socio-économiques.)

3 - ANALYSE DES ELEMENTS DU BILAN

- **Considérant** la régularité de l'enquête publique avec une très forte mobilisation du public sur l'ensemble des 3 départements où les dossiers techniques présentés étaient complets, précis et lisibles.
- **Considérant** que le mémoire en réponse ayant pour signataire Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement, Maître d'Ouvrage délégué, a globalement répondu aux questions et observations issues de l'enquête publique.
- **Considérant** les questions fondamentales posées quant aux principes des accords de Kyoto de 1997 sur l'épuisement à terme des énergies fossiles mondiales et les enjeux que représente sur le climat le renforcement de l'effet de serre.
- **Considérant** l'inquiétude légitime des riverains du tracé dans, et à proximité de la bande des 300 mètres, qui s'interrogent sur leur devenir au quotidien avec des nuisances de toutes sortes : sonores, visuelles, cadre de vie, santé....
- **Considérant**, selon les opposants au projet, que les atteintes au milieu naturel pourtant très largement identifiées, ne seraient pas suffisamment bien traitées par des mesures compensatoires mal adaptées à la préservation des espèces.
- **Considérant** qu'une partie des observations fait ressortir que le tracé neuf ne répondrait pas à la problématique posée sur l'environnement, la sécurité, le développement économique de l'Aquitaine et que son coût est élevé.
- **Considérant** que, même dédommagées par des indemnités légales et compensatoires négociées, les atteintes à la propriété seront ponctuellement importantes.
- **Considérant** d'ailleurs que toutes les moins values sur les patrimoines immobiliers ne seront pas prises en compte.
- **Considérant** que les procédures d'aménagement foncier seront à même de résoudre les problèmes du monde agricole, mais sous réserve que les commissions décident la mise en place de ces procédures.

Mais par ailleurs :

- **Considérant** que la classe politique, dans sa quasi totalité et les acteurs économiques de l'Aquitaine sont favorables au projet en adéquation avec les états généraux du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire Aquitain à l'horizon 2020 (SRADDT du 4 Mai 2006).

- **Considérant** que la volonté de l'Etat dans ses différentes décisions ministérielles depuis 1993 est homogène à celle de la grande majorité des élus d'Aquitaine.
- **Considérant** que le projet apparaît comme étant une colonne vertébrale de soutien du développement, non seulement socio-économique, mais également administratif et culturel.
- **Considérant** que la réalisation du projet vise à assurer des fonctions complémentaires d'intérêt local, régional ou interrégional conciliant l'attractivité du territoire, le développement économique et la cohésion régionale.
- **Considérant** que le projet contribue aux échanges internationaux, notamment avec l'Espagne et qu'il améliore la desserte du Piémont Pyrénéen et donc l'ensemble des vallées transfrontalières avec la combinaison A65/A64.
- **Considérant** que le projet participe à l'aménagement du territoire et en particulier que son système d'échanges est générateur à terme de développement économique notamment dans la traversée du département des Landes (premier partenaire Aquitaine du commerce avec la Péninsule Ibérique) dont les chiffres¹ montrent bien que son devenir démographique est en forte augmentation depuis les années 1990.
- **Considérant** que le projet est fondamental pour améliorer la sécurité routière, et qu'il permet enfin de relier par une voie rapide et sûre, Mont de Marsan, les pays de l'Adour dont l'agglomération Paloise (300 000 habitants), à leur capitale régionale, Bordeaux.
- **Considérant** que le projet permet une meilleure desserte des autres grands moyens de communication (aéroports, gares TGV, ports) et des grands équipements (CHR, facultés).
- **Considérant** que dans l'état actuel des études et des informations communiquées par l'Etat, le projet ne nécessiterait aucune subvention publique et que le délai de mise en service pourrait être ramené à 2010.
- **Considérant** l'impact positif sur les emplois directs et indirects puisque l'infrastructure routière va mobiliser environ 15000 personnes pendant près de 4 ans et que son exploitation dès 2010/2011 nécessitera l'emploi d'environ 250 personnes en permanence.
- **Considérant** que l'infrastructure proposé en tracé neuf, présente par rapport à l'aménagement de l'itinéraire existant, des avantages sur les impacts humains et environnementaux, sur les délais de réalisation et les coûts.
- **Considérant** que le bien commun que constitue le projet de l'autoroute A 65 pour la collectivité, répond bien à l'acceptabilité sociale, environnementale et économique et qu'il est donc, d'intérêt général.

¹ « Chiffres clés » Edition 2004 de la CCI des Landes

4 - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

En conséquence, pour les raisons motivées ci-avant exposées, la Commission d'Enquête émet :

UN AVIS FAVORABLE

- ➔ A la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute A65 Langon-Pau comprenant deux sections :
 - Une section comprise entre le nœud autoroutier A62/A65 (commune d'Auros) et le diffuseur centre de la déviation d'Aire-sur-l'Adour ;
 - Une section comprise entre le demi diffuseur Sud de la déviation d'Aire-sur-l'Adour et le noeud autoroutier A64/A65 (communes de Lescar - Poey de Lescar).

- ➔ Au classement dans la catégorie des autoroutes de la déviation d'Aire-sur-l'Adour déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 12 novembre 2001.

Toutefois, la commission d'enquête attire l'attention de l'Etat sur l'intérêt et l'importance des recommandations suivantes :

1 - Concertation

L'Etat devra imposer dans son cahier des charges auprès du futur concessionnaire, la mise en place de protocoles de concertation avec les élus, les riverains du tracé, et les associations représentatives.

Cette concertation devra porter sur tous les sujets mis en exergues pendant l'enquête publique.

La mise en œuvre devra être effective avant le lancement de l'enquête parcellaire.

Un comité de suivi devra être constitué sous l'autorité de l'Etat avec le concessionnaire de façon contractuelle.

2 - Patrimoine immobilier

L'Etat, en référence à l'article 17 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen devra définir, dans un protocole d'accord avec le concessionnaire, les règles et les mesures à prendre par rapport aux propriétaires qui subiraient un préjudice important dû à l'infrastructure, mais qui ne seraient pas indemnisés dans un cadre réglementaire.

Une cartographie des mesures des niveaux sonores² à l'état initial au droit des zones urbanisées proches du tracé, permettra d'identifier avec précisions les propriétés les plus vulnérables alors soumises à un traitement « au cas par cas » avec le concessionnaire.

3 - Aménagement du territoire - Diffuseurs

Roquefort

Pour répondre aux objectifs d'irrigation du territoire et de désenclavement du tissu actuel d'entreprises industrielles et commerciales, riche de plus de 3000 emplois, le diffuseur de Roquefort devra être réalisé dès la mise en service de l'A65.

Uzein

Des études complémentaires pour définir les délais de sa mise en service seront à réaliser dès 2008 au regard de sa situation géographique dans le Nord-Ouest de l'agglomération compte-tenu :

- de l'urbanisation en forte croissance,
- de l'augmentation du trafic de l'aéroport de Pau et de ses activités connexes,
- des activités des entreprises industrielles liées au développement du pôle de compétitivité de l'aéronautique,
- de l'implantation de La Poste.
(20 000 m² - 200 emplois)

Captieux

L'Etat devra prendre en compte la demande des élus de la commune avec le positionnement du diffuseur entre la RD 124 (route d'Escaudes) et la RD10 (route de Giscos).

Par ailleurs, un accès direct avec une voie supplémentaire à l'échangeur sera à réaliser depuis la RN 524 (route de Maillas) pour capter le trafic du Gers et du Nord/Est des Landes, afin de sécuriser le centre de l'agglomération de Captieux.

² Ministère de l'écologie et du développement durable.

Voir l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Garlin

Le diffuseur devra être implanté de manière à intégrer au plus près, les routes d'Arzacq et de Geaune.

4 - Cas particuliers

4-1 Bostens (40) :

Au-delà de l'aspect règlementaire, toutes les mesures compensatoires liées au milieu naturel devront être prises en compte selon les engagements de l'Etat exprimés dans le mémoire en réponse.

Les demandes particulières des élus pour l'aménagement et la valorisation des étangs des 9 fontaines seront réalisées par l'Etat selon les études techniques et paysagères approuvées par les deux parties.

4-2 Claracq (64) :

Compte tenu des précisions apportées dans le mémoire en réponse, la solution de la tranchée ouverte avec des murs de soutènement de hauteur convenable nous semble préférable à la tranchée couverte.

L'aspect paysagé sera particulièrement étudié en concertation avec les riverains, notamment dans le quartier de l'Officier.

4-3 Agriculture - Elevage

Outre les accords de principe apportés par le Maître d'Ouvrage, le passage du tracé au droit des zones d'exploitation et d'élevage fera l'objet d'une attention toute particulière.

En dehors des commissions d'aménagement foncier, l'Etat devra prendre en compte les mesures adaptées aux impacts du projet sur les agricultures biologiques et sous contrats.

4-4 Captages d'eau potable.

L'Etat devra imposer au concessionnaire de respecter rigoureusement les prescriptions techniques de la DDASS liées en particulier au périmètre de protection des captages d'eau potable.

5- Axe actuel Langon-Pau

La commission d'enquête rappelle les devoirs de l'Etat pour la maintenance et l'élimination des zones accidentogènes de l'axe actuel Pau-Langon.

Fait et clos à Pau, le 22 juin 2006

Le Président de la Commission d'Enquête

Yvon FOUCAUD

Les Membres de la Commission d'Enquête

Robert Candebat

Joseph Ferlando

François Mazuyer

Philippe Corrège

Avec le présent avis, sont transmis ce jour, 23 juin 2006 à Monsieur le Préfet du département des Landes à Mont-de-Marsan, le rapport général de la Commission d'Enquête et ses annexes intégrées. (document séparé)
