

Paris, le - 7 JAN. 2002

**Le Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Logement**

à

Monsieur le Préfet de la région Aquitaine

**Objet : liaison Bordeaux - Pau
définition des bandes de 300 mètres**

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport arrêtés par le gouvernement lors du CIADT du 9 juillet 2001 prévoient d'établir entre Bordeaux et Pau une liaison à deux fois deux voies rapide et sûre.

Par lettre du 13 juillet 2000, je vous indiquais l'enchaînement des procédures envisagé pour ce projet et je vous demandais de recueillir l'avis des principaux élus concernés sur les scénarios d'aménagement à retenir pour la consultation des concessionnaires potentiels :

- concession de Langon à Pau ;
- concession entre Langon et Bazas (ou Captieux) et entre Aire-sur-l'Adour et Pau, le reste des aménagements étant financé sur crédits budgétaires ;
- concession entre Aire-sur-l'Adour et Pau, le reste des aménagements étant financé sur crédits budgétaires.

Par lettre du 21 décembre 2000, après consultation du Conseil Régional Aquitaine et des Conseils généraux de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques, vous m'avez proposé de confirmer le dispositif envisagé dans la lettre du 13 juillet 2000.

La concertation menée entre mai et juillet 2001 a porté sur deux options techniques pour le fuseau de passage :

- une solution en tracé neuf à l'intérieur du fuseau des 1000 mètres approuvé par la décision ministérielle du 29 mars 1996 ;
- une solution en aménagement de l'itinéraire existant entre Langon et Aire-sur-l'Adour.

Vous m'avez transmis le bilan de cette concertation le 31 juillet 2001. Le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a fait part de son avis le 9 novembre 2001.

Je donne mon accord pour la poursuite des études de l'avant-projet sommaire de la liaison Bordeaux - Pau sur la base des deux options techniques « tracé neuf » et « aménagement de l'itinéraire existant » et sur la base des deux bandes de 300 mètres représentées sur les plans au 1/25 000 ème joints en annexe à la présente décision.

I - Description de la bande de 300 mètres du tracé neuf

La bande de 300 mètres retenue se raccorde à l'autoroute A62 à hauteur de l'aire de repos d'Auros qui sera déplacée, puis passe à l'Ouest de la station de recompression d'Auros. Elle contourne par l'est le bourg de Coimères puis longe ensuite la limite des communes de Coimères et Cazats. Elle contourne Bazas par l'ouest et le bourg de Beaulac (commune de Bernos-Beaulac) par l'est.

Elle franchit le Ciron à hauteur du lieu-dit « Le petit Martinet » et à l'ouest du lieu-dit « Les pièces du Ciron » (Cudos), puis passe à l'est du château Boscage à Escaudes.

Ensuite, elle contourne Captieux par l'est et longe les limites des communes de Bourriot-Bergonce et Retjons.

Elle contourne le bourg de Retjons par l'est puis longe la déviation de Roquefort et de Sarbazan côté ouest, puis la voie ferrée (à Pouydesseaux et Bostens) jusqu'au lieu-dit « Le Grand Chemin » (Lucbardez-et-Bargues) à l'est duquel elle passe.

Ensuite, elle coupe la RD933 à l'ouest du bourg de Gaillères. Elle traverse le ruisseau du Midou au lieu-dit « Jouambet » et passe entre les bourgs de Bougue et Saint Cricq-Villeneuve.

Elle traverse le territoire de la commune de Pujo-le-Plan à proximité du lieu-dit « Larcheron », à l'ouest du lieu-dit « Berdoulet » et à l'est du lieu-dit « Barrouquet ». Ensuite elle contourne Saint-Gein par l'ouest puis franchit la RD934 dont elle s'éloigne un peu vers l'est afin d'éviter le bourg du Vignau et les hameaux implantés le long de la RD934.

Elle rejoint ensuite la déviation d'Aire-sur-l'Adour déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 12 novembre 2001.

Au sud d'Aire-sur-l'Adour, elle contourne le bourg de Latrille par l'ouest et coupe la RD11 à proximité du lieu-dit « l'Escoulier ». Puis elle passe à l'ouest de Garlin et à l'est de Claracq.

La bande s'infléchit vers l'ouest et coupe la RN134 au nord d'Auriac. Après avoir franchi le Luy de France, la bande s'élargit localement pour permettre une optimisation du tracé dans la traversée des coteaux, puis elle passe au nord du bourg de Doumy, et rejoint, au sud du bourg d'Aubin, la vallée de l'Aubiosse qu'elle suit jusqu'à la limite de Momas.

La bande rejoint ensuite le vallon de l'Aygue-Longue à Uzein. Dans cette zone, la bande a été rétrécie, après la concertation locale, pour éviter le milieu sensible constitué par le cours d'eau de l'Aygue-Longue. Elle contourne ensuite le périmètre de sécurité de la zone de saut de l'Ecole des troupes aéroportées (ETAP) et s'élargit à nouveau pour garder la possibilité d'un passage à l'est de la RD945 avant de rejoindre l'autoroute A64.

II - Description de la bande de 300 mètres de l'aménagement de l'itinéraire existant

La bande retenue a pour origine l'autoroute A62 à proximité est du château Respide, puis contourne l'hippodrome de Langon par l'est. Au sud du lieu-dit « Camagnon » à Mazères, elle coupe la RD932 qu'elle longe ensuite en contournant le bâti riverain par l'ouest. La bande rejoint la RD932 au droit du lieu-dit « Guibots ». Elle englobe la RD932 et la déviation de Bazas.

Elle s'écarte de la RD932 vers l'est pour contourner le bourg de Beaulac (commune de Bernos-Beaulac) et franchit le Ciron à l'ouest du lieu-dit « les Pièces du Ciron ». Dans cette zone la bande a été légèrement modifiée, après la concertation locale, pour éviter la zone de méandrement du Ciron. Elle contourne le château Boscage (Escaudes) par l'ouest, franchit la RD932 et contourne par l'ouest les lieux-dits « Soubiran » et « le Petit Poteau ».

La bande contourne Captieux par l'est. Au sud de Captieux, elle est sensiblement parallèle à la RD932 du côté est mais a été élargie, après la concertation locale, pour englober la RD932 et permettre, pour la suite des études, d'envisager soit un aménagement sur place, soit un aménagement au plus près. Toutefois, elle s'éloigne de l'itinéraire existant ponctuellement pour contourner par l'est quelques hameaux et le carrefour du Centre d'essais des Landes (CEL) à Retjons.

A partir du carrefour avec la RD24, la bande s'écarte à l'est de la RD932, contourne Retjons par l'est et rejoint la RD932 au droit de la limite entre les communes de Retjons et d'Arue. Ensuite, la bande englobe l'itinéraire existant (RD932 puis RD934), y compris la déviation de Roquefort-Sarbazan, jusqu'au nord du hameau de « Pillelardit » qu'elle contourne par l'est.

La bande englobe ensuite la RD934 sur les communes de Lacquy, Sainte Foy, Villeneuve-de-Marsan dont elle comprend en particulier la déviation, puis longe cette route départementale par l'est en limite des communes de Pujo-le-Plan et Perquie. Elle contourne ensuite par l'est le bourg de Saint-Gein et la zone du carrefour des Arbouts entre la RD934 et la RD30.

Enfin, après avoir contourné les zones bâties de la commune de Le Vignau le long de la RD934 qu'elle franchit à hauteur de « Septsos », elle rejoint le projet de déviation d'Aire-sur-l'Adour.

III - Suite des procédures

1 - Modalités de pilotage des études

La direction régionale de l'équipement d'Aquitaine assure sous votre autorité, à compter de la présente décision, la maîtrise d'ouvrage déléguée des études d'avant-projet sommaire pour le compte de la direction des routes. Elle s'adressera au CETE du sud-ouest pour la maîtrise d'œuvre de ces études. La procédure de mise en concession sera menée depuis les mesures de publicité jusqu'à la signature du contrat de concession par la direction des routes. La DRE et le CETE seront associés à l'élaboration du dossier de consultation et à l'analyse des offres.

2 - Consultation des concessionnaires potentiels

Vous poursuivrez les études techniques sur la base des bandes de 300 mètres définies précédemment de façon à établir des dossiers de niveau avant-projet sommaire pour les trois scénarios de mise en concession :

- concession de Langon à Pau ;
- concession entre Langon et Bazas (ou Captieux) et entre Aire-sur-l'Adour (ou Garlin) et Pau, le reste des aménagements étant financé sur crédits budgétaires ;
- concession entre Aire-sur-l'Adour (ou Garlin) et Pau, le reste des aménagements étant financé sur crédits budgétaires.

Les études seront menées dans un souci constant et impératif d'optimisation technique et de réduction du coût du projet. C'est dans cette optique que seront précisément définis le système d'échanges et les profils en travers sur chacune des sous-sections.

Concernant le système d'échanges, vous proposerez des variantes par rapport aux dossiers de concertation sur les bandes des 300 mètres en cherchant à optimiser ce système dans le même souci de réduction des coûts. Le coût de chaque variante proposée fera l'objet d'une estimation chiffrée de manière à en faciliter la comparaison.

Entre Aire-sur-l'Adour et Garlin, la liaison est prévue en tracé neuf dans tous les scénarios envisagés. Les avantages et inconvénients d'une solution en aménagement sur place sur cette section seront analysés. Enfin, dans la traversée des coteaux du Béarn, le tracé en plan et le profil en long seront adaptés au relief accidenté.

Les trois dossiers de niveau avant-projet sommaire serviront eux-mêmes à l'établissement du dossier de consultation qui sera remis aux candidats admis à présenter une offre. Le dossier de consultation comprendra un volet environnemental définissant les prescriptions spécifiques des zones à enjeux environnementaux importants. La DIREN Aquitaine sera étroitement associée à l'établissement de ce volet environnemental.

Les candidats seront consultés sur les trois scénarios définis pour la mise en concession et pourront en outre proposer une variante libre à l'intérieur des bandes de 300 mètres approuvées. Ils pourront proposer des phasages transversaux et longitudinaux.

3 - Incidences du projet sur le milieu naturel

La directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 dite « Directive Impact » impose d'évaluer les effets directs et indirects du projet sur la faune et la flore.

Les bandes de 300 mètres approuvées traversent ou s'approchent de plusieurs sites proposés par la France à la Commission Européenne comme sites d'importance communautaire pour l'inscription au réseau NATURA 2000, notamment les vallées du Ciron, du Gouaneyre, du Retjons et de la Douze et le vallon du Beillons. Je vous demande d'engager dès maintenant l'évaluation appropriée des incidences du projet routier sur les habitats et espèces des sites concernés au titre de la directive 92/43/CE du 21 mai 1992 dite « Directive Habitats ». Vous associerez étroitement la DIREN Aquitaine à l'élaboration du cahier des charges de l'évaluation des incidences et à la définition de son calendrier. Les résultats de ces études seront intégrés dans le dossier d'enquête publique.

Je vous demande également d'engager dès maintenant l'étude spécifique de l'impact du projet routier sur les espèces et habitats d'intérêt européen, c'est à dire figurant aux annexes I et II de la directive Habitats, présents sur certains sites concernés par l'itinéraire et non proposés par la France à l'inventaire Natura 2000. La DIREN Aquitaine sera étroitement associée à l'identification de ces sites d'intérêt européen qui devront faire l'objet d'une étude d'impact spécifique. Les résultats de ces études seront intégrés dans le dossier d'enquête publique.

4 - Choix du projet à soumettre à l'enquête publique

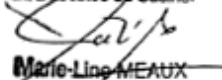
Après l'analyse des propositions des concessionnaires potentiels, les partis d'aménagement possibles seront identifiés en concertation avec les cofinanceurs en prenant en compte les considérations techniques, financières, environnementales et socio-économiques. Les acteurs locaux (collectivités locales, chambres consulaires...) seront alors consultés sur la bande des 300 mètres et les modalités de péage correspondant aux partis d'aménagement retenus.

Les incidences de l'aménagement routier sur le fonctionnement urbain et l'urbanisation des principales agglomérations concernées, Langon et Pau notamment, devront être étudiées conformément aux objectifs des schémas multimodaux de services collectifs de transport et aux orientations de la loi solidarité et renouvellement urbains. Elles seront présentées dans le dossier d'enquête publique.

Après clôture de la concertation, le parti d'aménagement retenu fera l'objet d'une décision ministérielle d'approbation de niveau avant-projet sommaire, d'une instruction mixte à l'échelon central puis d'une enquête publique.

La mise au point du contrat de concession aura lieu après l'enquête publique.

La Directrice du Cabinet



Marie-Line MEAUX