

I. RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

I.1 - Préambule

L'étude d'impact porte sur le projet de réalisation de l'autoroute A65 entre Langon et Pau.

Le présent dossier a été réalisé par le bureau d'étude Scetauroute, sur la base d'une synthèse des études existantes (études d'avant-projet et études spécifiques).

Le projet présenté à l'enquête publique est le résultat d'études successives. Elles ont permis de définir progressivement les caractéristiques générales du projet.

Ainsi, depuis les études préliminaires jusqu'à la réalisation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, des études d'environnement ont été réalisées avec une précision croissante. L'étude d'impact intègre ainsi l'ensemble des études spécifiques pour lesquelles l'intervention d'experts reconnus et/ou de bureaux d'études spécialisés est apparue indispensable pour traiter les différentes problématiques.

I.2 - Analyse et comparaison des différentes solutions

I.2.1 - Analyse et comparaison des solutions envisagées pour le choix de l'itinéraire de passage

Suite à la décision du Premier ministre en janvier 1994, les premières études visant au choix des différentes familles d'itinéraires entre Bordeaux et Pau ont été engagées.

Les quatre familles d'itinéraires envisageables pour la liaison Bordeaux / Pau correspondent aux itinéraires empruntés par les usagers à savoir : Bordeaux / Peyrehorade / Pau, Bordeaux / Castets / Dax / Orthez / Pau, Bordeaux / Mont-de-Marsan / Pau, Bordeaux / Langon / Pau.

A l'issue de la première consultation organisée en avril 1994, l'itinéraire 4, soit l'actuel itinéraire Bordeaux / Pau par Langon, a été retenu, car il répondait davantage aux enjeux initiaux et aux objectifs de la liaison.

I.2.2 - Analyse et comparaison des solutions envisagées pour le choix du fuseau du kilomètre

Le 20 octobre 1994, le directeur des routes a défini le cahier des charges de la liaison, suite au choix de l'itinéraire Bordeaux / Pau par Langon, desservant Mont-de-Marsan.

La prise en compte des enjeux et des contraintes diverses dans l'aire d'étude a permis une sélection de fuseaux de 1000 m de largeur dans lesquels s'inscrivent les tracés possibles. Cette réflexion a été menée lors des études préliminaires de 1994.

La comparaison des fuseaux soumis à la concertation en 1995 a conduit à rejeter les solutions d'aménagement sur place entre Langon et Garlin. Entre Garlin et Pau seule une solution en tracé neuf pouvait être imaginée. A l'issue de cette évaluation comparative des fuseaux, le fuseau de 1000 mètres d'une liaison autoroutière à 2x2 voies réalisée sous le régime de la concession, reliant l'A62 au droit de Langon à l'A64 à Pau, a été arrêté par décision ministérielle du 29 mars 1996. Cette décision du 29 mars 1996 a prévu que la déviation d'Aire-sur-l'Adour serait intégrée à ce projet.

I.2.3 - Analyse et comparaison des solutions envisagées pour le choix des bandes de 300 m

La prise en compte des enjeux et des contraintes diverses a ensuite permis une sélection de bandes de 300 m de largeur dans lesquelles s'inscrivent les tracés possibles pour deux options techniques : tracé neuf (dans le fuseau de 1 000 m arrêté en 1996) ou aménagement de l'itinéraire existant.

Ces réflexions ont été menées lors des études de 2001. Elles ont été présentées lors de la concertation cette même année.

La comparaison des différentes options d'un point de vue technique et environnemental a conduit au choix d'une bande de 300 m par option technique. Ces deux bandes ont été arrêtées par décision ministérielle d'orientation du 7 janvier 2002.

I.2.4 - Le choix du parti d'aménagement

I.2.4.1 - Scénarios de concession

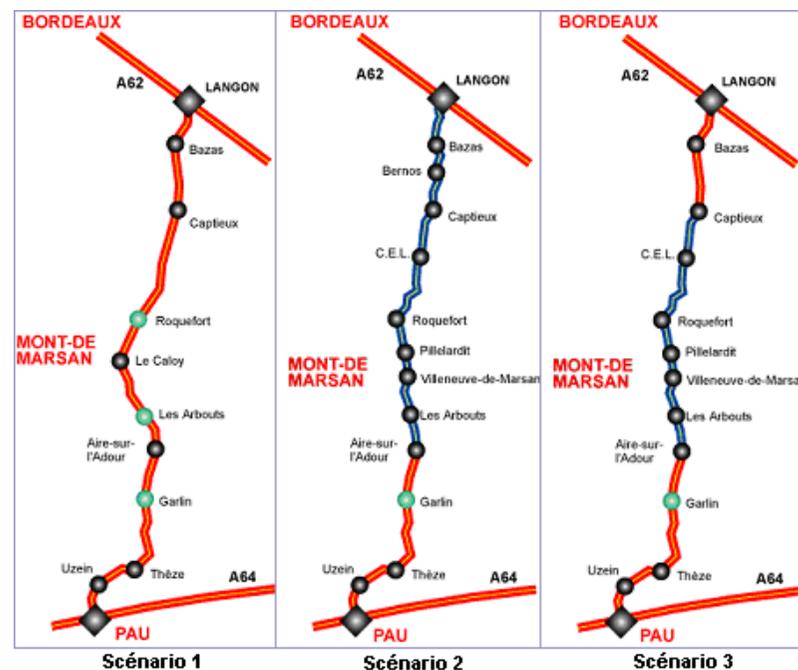
En parallèle, et grâce aux premières études d'avant-projet sommaire (APS) réalisées en 1996, trois scénarios de concession de niveau APS ont été retenus en 1997 par la direction des routes. Ils se fondent sur tout ou partie de deux options techniques d'aménagement en tracé neuf (TN) ou en aménagement de l'itinéraire existant (AIE).

- **Scénario S1** : concession intégrale en tracé neuf de Langon à Pau
- **Scénario S2** : concession en tracé neuf de la section Pau / Aire-sur-l'Adour, aménagement de l'itinéraire existant sur crédits budgétaires de Langon à Aire-sur-l'Adour
- **Scénario S3** : concession en tracé neuf des sections Pau / Aire-sur-l'Adour et Langon / Captieux, aménagement de l'itinéraire existant sur crédits budgétaires entre Captieux et Aire-sur-l'Adour

II.4.2 - Comparaison des bandes de 300 m des deux options techniques (tracé neuf et aménagement de l'itinéraire existant)

Sur la base des dossiers de concertation de 2001 de chaque phase technique, une comparaison environnementale a été réalisée entre la bande retenue du TN et la bande retenue de l'AIE. Cette comparaison porte sur les deux tronçons : Langon / Captieux et Captieux / Aire-sur-l'Adour.

La comparaison environnementale des deux options techniques a orienté sur l'option de passage en tracé neuf. Alors que sur le tronçon Garlin / Pau l'aménagement sur place avait été écarté depuis les études de 1996, sur le tronçon Aire-sur-l'Adour / Garlin c'est une étude spécifique de 2002 qui a permis de conclure définitivement à l'abandon de l'option d'aménagement sur place.



Les trois scénarios de concession possibles, DRE Aquitaine

I.2.4.2 - Le choix définitif du scénario

L'analyse des diagnostics remis par les quatre candidats à la concession en janvier 2005 a conduit à une concertation publique préalable au choix définitif du scénario. Le bilan dressé conclut à la faisabilité technique, environnementale et financière d'une autoroute entièrement concédée en tracé neuf, en proposant certaines optimisations.

En effet, à qualités technique et environnementale cumulées sensiblement équivalentes, et à coût de construction très proche des autres, la concertation a montré que le scénario 1 (concession en tracé neuf d'un bout à l'autre) était à privilégier car il offre la meilleure garantie de mise en service au plus tôt, nécessite le moindre apport de financement public et assure la meilleure desserte de l'agglomération de Mont-de-Marsan.

Le projet ainsi défini a été retenu par décision ministérielle du 16 novembre 2005. Il consiste en une autoroute entièrement concédée à péage à 2x2 voies entre Langon et Pau. Son tracé s'inscrit à l'intérieur de la bande de 300 mètres correspondant au tracé neuf approuvé par la décision ministérielle du 7 janvier 2002 et soumise à la présente enquête publique.

La déviation d'Aire-sur-l'Adour, déclarée d'utilité publique le 12 novembre 2001, sera intégrée à la concession de l'autoroute A65 Langon / Pau pour assurer la continuité de l'exploitation de l'axe.

I.3 - Présentation du programme et analyse de ses impacts

L'ensemble des travaux, fonctionnellement liés, projetés par l'Etat, fait l'objet de quatre opérations distinctes :

- l'autoroute A65 Langon / Pau et la réalisation de ses dispositifs d'échanges, opération composée de deux grands tronçons fonctionnels :
 - 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 diffuseur sud de la déviation d'Aire-sur-l'Adour et le nœud autoroutier A65 / A64 (commune de Lescar).

Cette opération fait l'objet du présent dossier d'étude d'impact.

- la déviation d'Aire-sur-l'Adour (diffuseur centre à diffuseur sud), déclarée d'utilité publique en date du 12 novembre 2001 ;
- la déviation de Barcelonne-du-Gers, ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique commune à celle d'Aire-sur-l'Adour ;
- l'échangeur de Lescar sur l'A64 permettant aux usagers de l'A65 d'accéder à l'aéroport de Pau / Uzein.

Les impacts environnementaux du programme sont examinés en considérant :

- les effets localisés des différents éléments du programme : il s'agit d'impacts concernant des secteurs géographiques différents. Ces impacts peuvent s'additionner dans l'absolu (ex : impact sur le bâti, nombre de riverains concernés par le bruit), mais en aucun cas ne se cumulent par des effets interférant sur un même secteur (cf. impacts cumulés).
- les effets cumulés des différents éléments du programme. Le cumul des impacts d'un programme d'aménagement est généralement évident lorsque les éléments du programme se situent dans un même espace géographique et/ ou concerne une même problématique ou un même système.
- les effets indirects du programme sur l'environnement ;
- les effets du programme sur la santé humaine ;
- les effets induits par le projet : reports de trafics ou changement de nature de trafic et conséquences en terme de bruit et pollution de l'air (effets positif ou négatif suivant les zones), amélioration de la sécurité des transports...



Le programme de travaux, source Scetauroute

I.4 - Présentation du projet soumis à l'enquête, des effets sur l'environnement et des mesures envisagées pour supprimer, réduire, voire compenser les conséquences dommageables du projet

I.4.1 - Présentation du projet soumis à l'enquête

Le projet de l'autoroute A65 Langon / Pau et de son dispositif d'échange, objet de la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, correspond à la bande de 300 m en tracé neuf de la décision ministérielle d'orientation du 7 janvier 2002.

Le projet retenu, en tracé neuf entièrement concédé, résulte : des remarques et observations formulées au cours des différentes phases de concertations et des études techniques d'avant-projet sommaire. Il présente les avantages suivants :

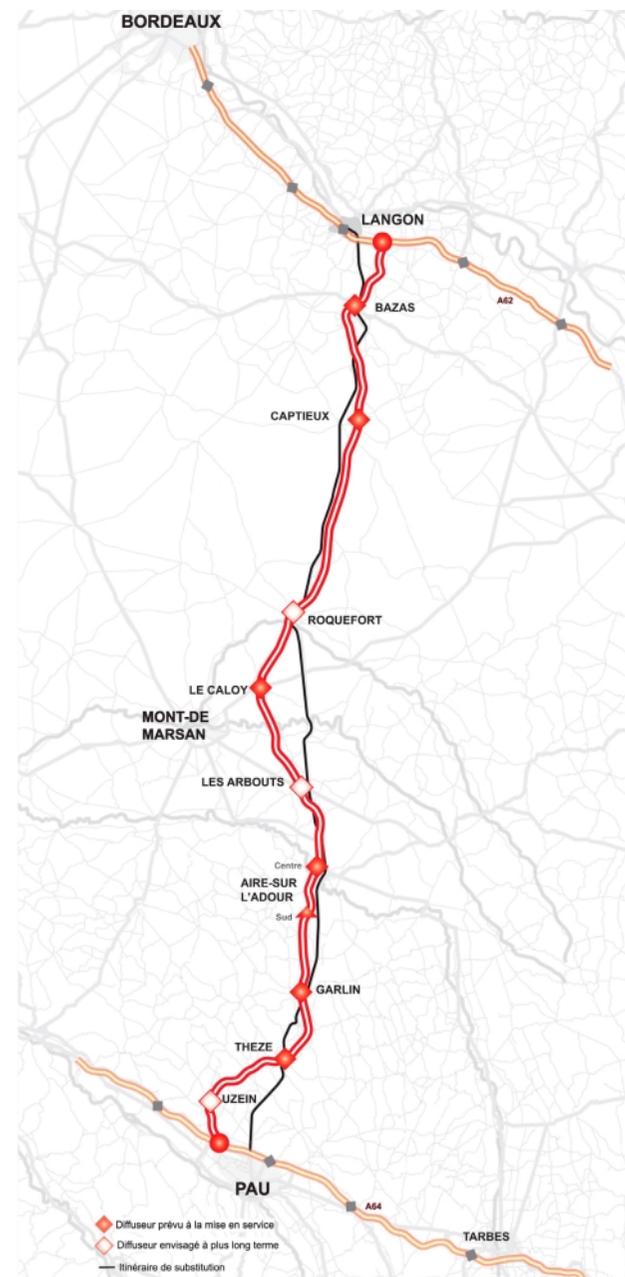
- de faibles contraintes de jonction avec l'itinéraire existant, et de plus grandes facilités de mise en œuvre de mesures d'intégration du tracé dans son environnement,
- une meilleure préservation du cadre de vie et du patrimoine bâti des riverains,
- un coût moindre pour la collectivité,
- une garantie du délai de livraison de l'autoroute neuve.

Le tracé présenté, long de 145 km, hors déviation d'Aire-sur-l'Adour, se décompose en deux sections qui se raccordent à cette déviation :

- 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 et de Poey-de-Lescar).

Il inclut un dispositif d'échange constitué de deux nœuds autoroutiers de raccordements aux autoroutes existantes A62 et A64, et de dix points d'échanges avec les routes existantes (la réalisation de trois d'entre eux pourra être différée après la mise en service).

La déviation d'Aire-sur-l'Adour, d'une longueur d'environ 5 km, sera intégrée à la concession de l'autoroute A65 Langon / Pau. Son tracé a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique antérieure. La modification de son statut (passage du statut de déviation d'agglomération à la catégorie des autoroutes), la réalisation d'un demi diffuseur dans sa partie sud et d'un diffuseur dans sa partie nord ainsi que la section au nord de ce diffuseur, finalement réalisée par le futur concessionnaire, font partie du projet présenté, soumis à l'enquête.



Le tracé retenu, source DRE Aquitaine

I.4.2 - Analyse de l'état initial

I.4.2.1 - Aire d'étude

L'état initial a pour objet de décrire les principales caractéristiques environnementales des secteurs traversés par le projet. Cette aire est adaptée pour certaines thématiques qui nécessitent une appréciation dans un périmètre élargi correspondant aux limites d'influence du projet.

La bande d'étude de 300 m concerne le territoire de trois départements de la région Aquitaine :

- la Gironde ;
- les Landes ;
- les Pyrénées-Atlantiques.

La bande de 300 m traverse 52 communes :

- en Gironde, 10 communes : Auros, Coimères, Cazats, Bazas, Lignan-de-Bazas, Marimbault, Bernos-Beaulac, Cudos, Escaudes, Captieux ;
- dans les Landes, 23 communes : Bourriot-Bergonce, Retjons, Arue, Roquefort, Sarbazan, Pouydesseaux, Bostens, Lucbardez-et-Bargues, Gaillères, Bougue, Saint-Cricq-Villeneuve, Pujo-le-Plan, Laglorieuse, Maurrin, Saint-Gein, Hontanx, Le Vignau, Cazères-sur-l'Adour, Aire-sur-l'Adour, Latrille, Sorbets, Miramont-Sensacq, Saint-Agnet ;
- dans les Pyrénées-Atlantiques, 19 communes : Garlin, Boueilh-Boueilho-Lasque, Ribarrouy, Claracq, Carrère, Miossens-Lanusse, Auriac, Thèze, Argelos, Viven, Doumy, Bournos, Aubin, Momas, Uzein, Bougarber, Beyrie-en-Béarn, Poey-de-Lescar et Lescar.



Gironde : le vignoble du château Laroque, cliché Scetauroute



Landes : la Douze à Roquefort, cliché Scetauroute



Pyrénées-Atlantiques : vallée de l'Aubiosse à Bournos, cliché Scetauroute

I.4.2.2 - Environnement physique

A. Le climat, le relief et les sols

L'ensemble de l'aire d'étude bénéficie d'un climat de type océanique plus ou moins altéré dans sa partie sud (proximité des Pyrénées).

Entre Langon et le sud de Bernos-Beaulac, le projet débute dans la vallée de la Garonne, aux sols alluviaux propices à une viticulture de qualité, puis s'inscrit dans un modelé relativement homogène de plateau.

La vallée du Ciron, au relief marqué, est une zone de transition entre le plateau du bazadais et le plateau landais qui lui est relativement homogène et constitué d'étendues sableuses et limoneuses. Ce relief est marqué au passage des principaux cours d'eau qui sont encaissés. Au droit de Roquefort, le plateau landais est interrompu par la vallée très encaissée de la Douze. Il faut également souligner une « originalité » géologique dans le secteur de Roquefort : l'aire d'étude est marquée par une zone calcaire très faillée et présentant un caractère karstique très marqué (nombreuses poches, cavités et cheminées remplies de sols meubles ou vides).

La vallée du Midou constitue une démarcation assez nette entre le plateau forestier et les vallons agricoles. Elle marque le début du pays des vallées, vallons et collines du Marsan. Le relief est nettement plus varié, façonné par les rivières du Midou, de son affluent le Ludon et de l'Adour et ses affluents.

Après la commune d'Aire-sur-l'Adour, l'altitude monte doucement jusqu'à Claracq. L'aire d'étude s'inscrit dans un vaste plateau où des limons d'origine éolienne représentent l'essentiel des formations superficielles des reliefs, formant des sols au potentiel agronomique exceptionnel, les terres noires. Dans les vallons entaillant ces formations jusqu'à la molasse (Broussau, Bahus), les sols sont en général plus lourds et hydromorphes.

Le relief s'accroît alors à l'entrée de la zone de coteaux qui s'étend entre le Gabas et le Luy de Béarn, affluents de l'Adour. Le relief est très accidenté. Les vallées encaissées et les coteaux formant de longues dorsales, que le projet traverse perpendiculairement, se succèdent.

Une fois passés les coteaux du Loos et la vallée du Luy de Béarn, le fuseau s'inscrit sur un très léger relief de plaine correspondant à la terrasse alluviale ancienne de la vallée du gave de Pau.

B. Les eaux souterraines : la ressource et son utilisation

Les différentes formations géologiques rencontrées (terrains alluviaux, sables, calcaires...) contiennent des nappes souterraines et superficielles exploitées pour certaines pour la production d'eau potable et également pour l'irrigation (notamment les aquifères quaternaire des terrasses alluviales, aquifères du miocène, de l'oligocène, de l'éocène et du crétacé).

Le risque de pollution de ces nappes est notamment lié à l'épaisseur et à la perméabilité des terrains de surface constituant la couche protectrice des nappes. Ainsi, les aquifères du quaternaire et du miocène sont particulièrement vulnérables (protection naturelle faible et usage en AEP avec en particulier les captages de Siran, de Beaulac et des Arbouts).

C. Les eaux superficielles : qualité, usage des eaux

L'aire d'étude inclut deux grands ensembles hydrographiques :

- le bassin versant de la Garonne ;
- le bassin versant de l'Adour.

L'exutoire final de l'ensemble des cours d'eau rencontrés est l'océan atlantique.

Les cours d'eau ont généralement un objectif de qualité 1B (bonne) mais leur qualité est variable.

L'Adour est un « axe bleu » c'est-à-dire un axe migrateur prioritaire en cours de restauration. Le Ciron, le Midou, et la Douze font partie de l'extension du programme.

De plus, plusieurs cours d'eau sont classés en zone Natura 2000. Les espèces piscicoles présentes dans ces réseaux hydrographiques, qui justifient ce classement, sont notamment :

- pour la vallée du Ciron : Lamproie de Planer, Chabot ;
- pour le réseau hydrographique, des affluents de la Midouze : Lamproie de Planer, Toxostome, Chabot ;
- pour le réseau hydrographique de l'Adour : Alose feinte, Grande Alose, Lamproie de Planer, Lamproie de rivière, Lamproie marine, Saumon atlantique.

De la RD 932 E8 (commune d'Escaudes) à la RD 224 (commune de Retjons), soit sur environ 23 km, le projet traverse une vaste zone plane constituée, superficiellement, par la formation quaternaire des sables d'Onesse correspondant aux landes humides de Gascogne. Ces zones humides peuvent être considérées comme des eaux superficielles et comme des eaux souterraines de l'aquifère quaternaire. Elles représentent un patrimoine qui doit être protégé.

Les zones humides constituées par les ripisylves du Ciron, de la Douze sont classées par le SDAGE Adour Garonne comme des milieux aquatiques remarquables et forment des « zones vertes ».

A noter que vingt communes sont exposées au risque d'inondation (données des dossiers départementaux des risques majeurs). Quatre cours d'eau, pour lesquels une zone inondable a été cartographiée, ont été identifiés : l'Adour, le Luy de France, le Luy de Béarn, et Gabas. La commune d'Aire-sur-l'Adour possède un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) associé à l'Adour.

I.4.2.3 - Environnement naturel

A. Les espèces et les milieux remarquables

Dans l'aire d'étude l'environnement naturel est riche. On y rencontre des espèces animales et végétales d'intérêt patrimonial élevé ainsi que des milieux d'une grande richesse écologique.

Plusieurs sites traversés par la bande de 300 m font l'objet de protections ou d'inventaires européens (réseau Natura 2000) ou nationaux (zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique) :

- réseau hydrographique du Brion (site Natura 2000) ;
- réseau hydrographique du Beuve (site Natura 2000) ;
- la vallée du Ciron (ZNIEFF et site Natura 2000) ;
- le champ de tir de Captieux (site Natura 2000) également ZPS du champ de tir du Poteau ;
- les vallées de la Douze et de ses affluents (ZNIEFF) ;
- le vallon du Cros (arrêté préfectoral de protection de biotope) ;
- réseau hydrographique des affluents de la Midouze (site Natura 2000) ;
- la vallée du Midou et la forêt alluviale départementale d'Ognoas (ZNIEFF et site Natura 2000 (réseau hydrographique du Midou et Ludon)).

A noter également la traversée du parc naturel régional des landes de Gascogne sur la commune de Captieux.

1. Les enjeux floristiques

Aucune plante d'intérêt communautaire n'a été observée durant les prospections de terrain, cependant plusieurs espèces protégées au niveau national ont été recensées.

Parmi les habitats répertoriés lors des études de terrain dans la bande de 300 m retenue, un seul est un habitat prioritaire. Il s'agit de l'**habitat de forêts alluviales** (cet habitat correspond à un boisement d'aulnes et de frênes se développant le long des cours d'eau planitiaires et collinéens). Cet habitat est largement présent sur l'aire d'étude, notamment sur l'ensemble des sites Natura 2000.

Six autres habitats de type communautaire ont été identifiés en divers points de l'aire d'étude.



Vallée du Ciron, cliché Scetauroute

2. Les enjeux faunistiques

A l'intérieur des sites ou en dehors (autres sites remarquables identifiés lors des prospections de terrain), les enjeux faunistiques suivants ont en particulier été identifiés :

- les nombreux cours d'eau : sites à enjeux forts pour le Vison d'Europe, la Loutre et la migration des poissons ;
- les stations de landes humides relictuelles ainsi que les parcelles de pinède âgées et les jeunes plantations sur substrat humide du plateau landais (observés depuis l'ouest de Bazas jusqu'au nord de Retjons) : sites à enjeux pour le Fadet des laïches (papillon) ;
- le ruisseau du Pouchiou : site à enjeu pour l'Agrion de Mercure (libellule), station d'autant plus remarquable que l'espèce est rare au sein du massif landais ;
- abords de la Douze à l'ouest de Roquefort et carrière de Roquefort : sites à enjeux pour l'Alyte accoucheur (amphibien) ;
- le vallon du Cros : site à enjeux pour les chauves-souris.

A noter que la Cistude d'Europe (tortue) est présente de manière régulière sur l'aire d'étude. Elle fréquente aussi bien les cours d'eau sableux du massif landais et du Béarn que les étangs associés aux bassins versants de ceux-ci.

Diverses espèces d'oiseaux d'intérêt patrimonial ont été recensées sur le linéaire du projet avec des sites d'intérêt au sein des vallées.

Le Vison d'Europe est l'espèce à enjeu majeur (espèce prioritaire européenne) de ce projet, présent ou potentiellement présent sur l'ensemble de l'aire d'étude.

B. Les déplacements des populations animales

La faune se déplace pour s'alimenter, se reproduire ou chercher un abri.

La sensibilité des espèces animales au fractionnement de leurs territoires est définie en fonction de critères spécifiques ayant principalement trait à la mobilité des individus.

La bande d'étude coupe des itinéraires locaux de grands mammifères (cerf, chevreuil et sanglier), de petits mammifères (Vison d'Europe, Loutre,...), d'amphibiens et d'oiseaux.

I.4.2.4 - Environnement humain

A. Population et urbanisation

Entre Bordeaux et Pau via Langon, les unités géographiques concernées ont une faible densité. Toutefois cinq communes, concernées par la bande d'étude de 300 m, se distinguent : Bazas, Roquefort, Aire-sur-l'Adour, Lescar et Poey-de-Lescar.

Entre **Saint-Pierre-de-Mons et Bernos-Beaulac**, l'habitat traditionnel est **dense et diffus**. Le caractère rural est encore très marqué et l'habitat récent peu présent, créant une urbanisation composite. L'habitat s'organise surtout le long des routes au nord de Bazas et se groupe dans les clairières forestières au sud.

Entre **Bernos-Beaulac et Villeneuve-de-Marsan**, l'aire d'étude traverse le plateau landais, territoire à dominante forestière. Il présente des **habitats isolés** s'organisant au sein de clairières au nord de Captieux, le long des axes routiers plus au sud (le long de la RD932 principalement).

Entre **Villeneuve-de-Marsan et le nord d'Aire-sur-l'Adour**, le bâti est peu dense et essentiellement cantonné dans les clairières, plus vastes que dans le secteur précédent. Il se disperse plus ou moins fortement.

La densité du bâti augmente à **l'approche d'Aire-sur-l'Adour** et le long de la RN 124 et la RD 934 (secteurs plus urbains).

Sur le **plateau agricole de Latrille et Garlin**, l'habitat est regroupé **en petits hameaux** implantés au sein des espaces agricoles.

Entre **Claracq et Momas**, **l'urbanisation est plus dense, souvent de caractère plus résidentiel**, le long des RD 219 et 42 (Claracq), 944 et 227 (Thèze), et 206 et 201 (Bournos) et le long des routes de crête ou à flanc de coteaux. Ce développement est induit par la proximité de Pau et la recherche d'un cadre de vie de qualité, avec vue sur les Pyrénées.

A l'extrémité de la bande d'étude, dans la plaine agricole d'Uzein, le long de la RD945, l'habitat résidentiel croît au fur et à mesure qu'on s'approche de Pau. Les lotissements sont caractéristiques d'une zone périurbaine. Le secteur présente localement des contraintes liées à la densité de l'urbanisation et à la dispersion de l'habitat.

B. Les activités du territoire traversé

Entre Bordeaux et Pau par Langon, le secteur industriel est peu développé ; plusieurs petits bassins de vie dépendent des grandes unités urbaines limitrophes : Bordeaux, Mont-de-Marsan et Pau.

Les activités agricoles et sylvicoles sont prépondérantes et, localement, de petites zones d'activités sont implantées en bordure des agglomérations accueillant commerces et industries, en complément des structures commerciales des centres bourg.

Six ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) sont localisées dans la bande de 300 m (ou ont leur périmètre de protection recoupé par la bande d'étude). Ces installations sont liées au monde agricole (dépôts d'ammoniac).

On notera que deux communes sont recensées au titre des risques industriels : Cazères-sur-l'Adour et Aire-sur-l'Adour.

C. Equipements, réseaux, servitudes, infrastructures et desserte

La bande d'étude s'inscrit entre deux axes autoroutiers : l'A62, au nord, reliant Bordeaux à Toulouse, et l'A64 au sud, assurant la liaison entre Bayonne et Toulouse. Entre ces deux axes majeurs, orientés est/ouest, trois zones se distinguent.

- Entre Langon et Captieux, le réseau routier est assez lâche entre les agglomérations. Les principales infrastructures routières rencontrées dans ou à proximité immédiate de la bande de 300 mètres, et structurant les territoires sont les suivantes : RN 524 (IGG), RD 932, RD 9, RD 3, RD 114, RD 124 et RD 626.
- Entre Captieux et Roquefort, le réseau viaire est quasi inexistant, essentiellement constitué de chemins et pistes forestières. Le seul axe recensé est la RD24, sur la commune de Bourriot-Bergonce.
- Au sud de Roquefort, le réseau routier se densifie avec la présence de la RD 934, RD 932, RN 134, RD 933, RD 1, RD 30, RD 946 et RD 945. A noter également la traversée des lignes ferroviaires fret Roquefort / Mont-de-Marsan et, à l'arrivée sur Aire-sur-l'Adour, de la voie ferrée Tarbes / Mont-de-Marsan.

A noter que certaines infrastructures (RD 932 entre Langon et Captieux, RD 114 au niveau de Captieux) font partie de l'itinéraire à Grand Gabarit entre Langon et Toulouse requalifié RN 524 qui a été aménagé pour assurer la circulation routière des convois exceptionnels.

Les principaux types de réseaux et servitudes concernés par l'infrastructure sont les suivants : réseaux de transport de gaz, réseaux d'énergie électrique (lignes très haute tension, haute tension ou moyenne tension et postes), réseaux de télécommunication et servitudes hertziennes, réseaux d'eau (alimentation, assainissement, irrigation) ; servitude liée aux périmètres de protection des captages d'eau potable, servitude liée au stockage d'hydrocarbures, servitude de dégagement aéronautique.

D. Le bruit et le cadre de vie

La quasi-totalité de la zone d'étude se trouve aujourd'hui en zone d'ambiance sonore modérée, à part quelques rares bâtiments situés actuellement aux intersections de routes départementales ou nationales.

Afin d'homogénéiser la démarche, l'hypothèse a été prise, dans l'étude spécifique acoustique qui a été menée, de considérer l'ensemble du tracé en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, l'objectif après protection étant donc, en niveau maximum moyen, de 55 dB(A) pour la période nocturne.

E. La qualité de l'air

Les campagnes de mesures menées dans l'aire d'étude ainsi que les différentes modélisations réalisées attestent d'une bonne qualité de l'air.

F. L'agriculture et la sylviculture

L'agriculture et la sylviculture constituent les activités prédominantes de l'aire d'étude.

L'orientation végétale principale est le maïs grain. Les enjeux viticoles (au nord de la Gironde, dans la partie sud des Landes) ont en grande partie été évités lors du calage de la bande de 300 m. En plus de ces deux productions, il faut souligner la présence d'autres productions à forte valeur ajoutée et à marché porteur : agriculture biologique, asperges, pépinières, maraîchage, plantes aromatiques... Les productions végétales se caractérisent également par leur valorisation supplémentaire via la mise en place d'appellations d'origine contrôlée, de labels, de contrats... Cela traduit un certain dynamisme.

Les deux principales orientations productives animales sont l'élevage de bovin (viande et lait) et l'élevage de volailles dans les Landes. Ces productions sont également mises en valeur par des labels.

L'irrigation est très couramment pratiquée du nord au sud de l'aire d'étude ajoutant une plus-value à la valeur des parcelles agricoles. Elle est notamment présente sous forme d'équipements lourds (pivots d'irrigations). Le drainage est également un aménagement foncier de base très courant dans l'ensemble des terrains non sableux de l'aire d'étude.

Du point de vue de la sylviculture, le pin maritime est l'essence la plus répandue dans l'aire d'étude. Il fait l'objet d'une exploitation sylvicole intensive. La présence d'autres essences que le pin maritime est essentiellement déterminée par les conditions locales (sol, climat...).

Le statut largement dominant est la forêt privée, avec, dans le massif landais, 90 % de surfaces boisées. Seuls quatre îlots de boisements sont des forêts communales gérées par l'ONF, ils sont localisés à Retjons, sur les communes d'Aire-sur-l'Adour et de Sorbets / Latrille.

Dans les zones du plateau landais et du Marsan, toutes les communes des Landes (et la quasi-totalité des communes de Gironde) sont concernées par le risque naturel « feu de forêt ».

L'analyse globale des territoires traversés d'un point de vue agricole et sylvicole permet de distinguer sept secteurs.

- La vallée de la Garonne et le Bazadais : territoire mixte où se côtoient agriculture et sylviculture. Les orientations agricoles sont très diversifiées (viticulture et autres productions spécialisées, élevage...). La production sylvicole concerne le pin maritime.
- Le plateau forestier landais : territoire orienté essentiellement sur la production sylvicole, basé sur le pin maritime. L'agriculture est notamment présente sous forme de parcelles agricoles à maïs irriguées au sein de clairières.
- Les vallons agricoles du Marsan : c'est un territoire mixte agricole et sylvicole. L'agriculture y est classiquement orientée vers la production de maïs mais des productions plus spécialisées sont également présentes. La production sylvicole est ici notamment basée sur des feuillus.
- La vallée de l'Adour et le vallon du Broussau : c'est un territoire qui connaît une très forte pression foncière liée à sa situation périurbaine. L'activité agricole s'exprime toutefois encore notamment en polyculture (à base de maïs) et élevage. L'activité sylvicole ne présente pas d'enjeu notable, hormis les peupleraies de la zone alluviale.
- Les plateaux agricoles de Latrille et Garlin : la qualité des sols et les divers aménagements réalisés (irrigation et drainage) confèrent à ce territoire une très grande richesse agricole. La production dominante est le maïs. Il faut également souligner la présence d'élevages avicoles.
- Les coteaux du nord Béarn : malgré des conditions contraignantes (topographies, absence de bons sols...) ce territoire fait preuve de dynamisme. A souligner en particulier la présence de cultures sous contrat et du maïs semence.
- La plaine agricole d'Uzein : ce territoire bénéficie de nombreux atouts. Il faut souligner la pression foncière due à la proximité de l'agglomération paloise. Les cultures sous contrat et le maïs semence sont des productions majeures de ce territoire.



Les coteaux du Béarn à Aubin, cliché Scetauroute

I.4.2.5 - Patrimoine culturel, paysage, tourisme et loisirs

A. Les sites et monuments

Deux monuments historiques inscrits ont leur périmètre de protection recoupé par la bande d'étude de 300 m et deux autres sont à proximité immédiate :

- **le château de Boscage à Escaudes (monument inscrit)** : non loin du Ciron, ce domaine est situé dans un paysage de forêts de pins maritimes ponctué de quelques groupes de chênes pédonculés ;
- **le moulin à eau dit « Neuf » de Barraques à Bostens (monument inscrit)** : ce site représente en soi un fort intérêt paysager par sa composition et la relation qui existe entre les éléments le constituant ;
- l'église de Coimères (monument classé) à environ 680 m à l'ouest de la bande d'étude ;
- le château Viven (monument inscrit) dont le périmètre de protection est tangent à la bande d'étude de 300 m.

Au delà du contexte réglementaire, certains monuments de la zone d'étude présentent des caractères patrimoniaux dignes d'intérêt même s'ils ne sont pas repérés dans les inventaires précédemment décrits (églises, châteaux mais surtout airials). Ce sont ainsi 9 bâtiments d'intérêt local qui ont été recensés dans la bande de 300 m et une vingtaine supplémentaire à proximité.

Il n'y a pas de sites classés ou inscrits dans la bande de 300 m. Un seul site est identifié à proximité, il s'agit du site inscrit du bourg de Bougarber.

B. Le patrimoine archéologique

Les données disponibles auprès de la direction des affaires culturelles témoignent de la présence, dans la bande de 300 m, d'indices d'occupations datant de périodes diverses. La majorité des sites identifiés correspond à la protohistoire (nombreux tumulus) et on notera une concentration élevée de sites sur les communes de Miramont-Sensacq, Boueilh-Boueilho-Lasque, Poey-de-Lescar et Lescar. Outre ces sites ponctuels, plusieurs voies anciennes (médiévales ou gallo-romaines) sont recoupées par le projet sur les communes de Bazas, Marimbault, Cudos, Captieux, Thèze et Miramont-Sensacq. Elles témoignent de l'occupation ancienne sur l'aire d'étude.

C. Paysage

Sept séquences paysagères distinctes ont été identifiées.

- **Vallée de la Garonne / Bazadais** : les massifs boisés alternent avec des espaces agricoles et l'habitat traditionnel, relativement dense, composé de fermes, hameaux et villages. Les vues sont généralement courtes compte tenu des massifs boisés.
- **Plateau landais** : le plateau est associé à ces vastes forêts plantées de pins maritimes qui couvrent la majorité de son territoire. La présence de clairières agricoles habitées crée une certaine diversité.
- **Vallons agricoles du Marsan** : c'est un territoire mixte de forêts de feuillus (mais le pin maritime est encore très présent) et de parcelles agricoles sur un relief qui ondule nettement.
- **Vallée de l'Adour et vallon du Broussau** : en son centre, se situe la déviation d'Aire-sur-l'Adour non prise en compte dans cette étude. Le parcellaire, qui apparaît souvent comme désordonné, est constitué de parcelles agricoles et de prairies alluviales le long de l'Adour. Le vallon du Broussau constitue lui une aménité prisée localement tant par la richesse de sa faune que par son cadre boisé.
- **Plateau de Latrille et Garlin** : orienté nord-sud, ce plateau possède un relief relativement plat avec une orientation agricole très marquée. C'est depuis cette séquence, que pour la première fois en venant du Nord, par temps clair, on peut apercevoir à l'horizon la chaîne des Pyrénées.
- **Coteaux béarnais** : les paysages sont marqués par des coteaux s'étirant en de longues dorsales nord-sud, ainsi que par des vallées, parfois encaissées. L'habitat est dispersé mais les villages se sont rassemblés sur les crêtes dominant les vallées. Les vues lointaines et panoramiques depuis les routes de crêtes alternent avec des vues plus brèves et plus restreintes en fond de vallée.
- **Plaine d'Uzein** : l'aire d'étude traverse une plaine agricole au relief qui ondule très légèrement, aux vues relativement ouvertes mais où les ripisylves forment des écrans qui cloisonnent les paysages.

D. Tourisme et loisirs

L'aire d'étude se caractérise par un tourisme vert en relation avec un cadre de vie calme et bien préservé. Son développement est souligné par la présence, plus particulièrement dans la forêt des landes, de nombreux itinéraires de randonnées, de gîtes et d'activités de type tourisme à la ferme. De plus le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, inventorié au patrimoine mondial de l'UNESCO, est traversé par trois fois par la bande d'étude.

Dans le massif forestier, la chasse au grand gibier fait l'objet d'une pratique intense. Des aménagements de type palombière (cabanes utilisées pour la chasse) ont également été identifiés dans la bande de 300 m).

Outre l'intérêt halieutique des différents cours d'eau traversés, le Ciron et l'Adour (ce cours d'eau étant hors bande d'étude) sont utilisés pour les activités nautiques telles que le canoë-kayak.

I.4.3 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et des mesures proposées pour les supprimer, réduire, voire compenser

	LES IMPACTS SUR LES SOLS ET LA RESSOURCE EN MATERIAUX	MESURES ASSOCIEES
Les impacts liés aux terrassements	La réalisation de la plate-forme autoroutière nécessitera la mise en œuvre, notamment dans les zones de remblai, de terrassements d'ampleur plus ou moins importante. La stabilité des sols au droit du projet dépend étroitement de la nature et de la capacité de saturation hydrique des formations géologiques superficielles et des matériaux de remblai. Les coteaux béarnais constituent de ce point de vue une zone sensible.	Les emprises techniques seront limitées au maximum.
Ouverture de sites d'emprunt ou de carrières	Malgré la recherche d'un équilibre entre les matériaux extraits des déblais et ceux mis en remblais, des apports de matériaux provenant de carrières pourront s'avérer nécessaires : <ul style="list-style-type: none"> soit pour des matériaux nobles spécifiques (couche de forme, matériaux pour la traversée des zones humides / inondables), soit lorsque les volumes extraits des déblais sont insuffisants. 	Des mesures de préservation de la ressource seront envisagées (recours à des carrières existantes favorisé, utilisation de matériaux nobles pour la réalisation des remblais courants à éviter). L'ouverture de nouvelles carrières peut générer des impacts sur l'environnement (impact sur l'eau, bruit, poussières,...) ; elle est soumise à une procédure réglementaire d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, qui nécessite la réalisation d'une étude d'impact, soumise à enquête publique spécifique. Cette étude doit également présenter les conditions de réaménagement des sites.
Les dépôts de matériaux	En cas d'excès (déséquilibre ou matériaux non réutilisables) les matériaux seront préférentiellement mis en œuvre dans les délaissés autoroutiers. Il est toutefois inévitable de devoir trouver des sites d'accueil pour les matériaux excédentaires non réutilisables.  <i>Dépôt réaménagé – A20, cliché Scetauroute</i>	Les dépôts seront proscrits dans les zones d'intérêt écologique (Natura 2000, ZNIEFF de types 1 et 2). On évitera également, en dehors de ces sites, la mise en dépôt dans les zones où la présence de stations botaniques remarquables a été relevée. Les zones inondables et les zones humides n'accueilleront pas de sites de dépôt. Le choix des sites de dépôts situés à l'extérieur des emprises autoroutières (procédure d'occupation temporaire au titre de la loi du 29 décembre 1982) sera réalisé en concertation avec les propriétaires des terrains concernés et les services de l'Etat concernés. Autant que possible, 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).
La gestion des déchets	La majorité des déchets issus du chantier proviendront des phases ou activités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> dégagement des emprises : déchets de démolition (gravats, ferrailles...), déchets verts, terrassements, ouvrages d'art, installations de chantier : déchets inertes, déchets industriels banals, déchets industriels spéciaux. 	Le tri sélectif des déchets sera mis en œuvre, en coordination avec les départements concernés. De plus, des dispositifs de collecte des déchets (conteneurs, poubelles...) seront répartis tout au long du chantier, qui fera l'objet d'un nettoyage permanent. Enfin, les déchets seront éliminés par une filière adaptée, selon leur nature.

	LES IMPACTS SUR LES EAUX	MESURES ASSOCIEES
Impacts sur le réseau hydrographique	<p>La réalisation de la plate-forme autoroutière va générer des perturbations des écoulements superficiels par la création de surfaces imperméabilisées et la coupure des écoulements naturels.</p>	<p>Un système de collecte séparatif des eaux et des ouvrages de rétablissement hydraulique seront mis en place sur le linéaire du projet afin de limiter les perturbations des écoulements superficiels.</p> <p>Les ouvrages de rétablissement sous l'ouvrage autoroutier seront dimensionnés pour une crue centennale.</p> <p>La transparence hydraulique sera en particulier maintenue lors de la traversée des zones humides, des études de détail sur le fonctionnement de ces zones seront réalisées, permettant de mettre en œuvre les solutions techniques les plus adaptées pour nuire le moins possible à leur équilibre. Un suivi de l'efficacité des mesures mises en œuvre sera assuré.</p>
Impacts sur les écoulements souterrains	<p>La réalisation de la plate-forme autoroutière pourrait induire :</p> <ul style="list-style-type: none"> des perturbations des écoulements des eaux souterraines : par exemple lorsque le projet est situé sous le niveau de la nappe phréatique, il peut, par drainage, abaisser localement le niveau, avec un risque de perte de productivité des captages d'alimentation en eau potable publics ou des puits privés existants ; des modifications des conditions hydriques des sols. <div data-bbox="120 774 1104 1157"> <p style="text-align: center;"><i>Impacts potentiels sur les écoulements souterrains</i></p> </div> <p><u>Cas particulier de la traversée des périmètres de protection des captages AEP de Siran, de Beaulac et des Arbouts</u></p> <p>La bande d'étude de 300 m traverse le périmètre de protection rapprochée de la source du Siran et les périmètres de protection éloignée des captages AEP de Beaulac et des Arbouts.</p>	<p>Le maintien des puits et sources sera privilégié pendant et après la phase travaux. Un repérage précis sur le terrain par piquetage et balisage sera réalisé, pour vérifier l'absence d'incidence. Dans l'éventualité où ces puits et source ne pourraient être maintenus, soit les propriétaires seront indemnisés, soit une ressource de substitution sera recherchée. Les mesures seront définies avec les services de l'Etat concernés.</p> <p>Au droit du franchissement de l'AEP du Siran, le projet se conformera strictement aux préconisations de l'hydrogéologue agréé en passant notamment dans la bande de largeur de 80 m autorisé pour le projet.</p> <p>Les périmètres de protection des captages en général seront franchis en remblai, sans décaissement.</p> <p>Concernant la protection de la qualité de l'eau (présentée ci-après) les zones de franchissement de ces périmètres sont classées en secteur très vulnérable (notamment collecte séparative, bassins de traitement de perméabilité adaptée à la sensibilité du milieu).</p>

	LES IMPACTS SUR LES EAUX	MESURES ASSOCIEES
Impacts sur la qualité des eaux en phase d'exploitation	<p>Les risques sur la qualité des eaux en phase d'exploitation sont de trois types :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ pollution chronique : il s'agit de l'ensemble des pollutions liées à la circulation des véhicules (usure de la chaussée, corrosion des éléments métalliques, usure des pneumatiques, émissions dues aux gaz d'échappement). Ces polluants sont transportés en dehors de la plate-forme par les vents ou les eaux de ruissellement, ▪ pollution accidentelle : elle survient à la suite d'un déversement de matières polluantes consécutif à un accident de la circulation, ▪ pollution saisonnière : elle résulte de l'emploi de produits de déverglaçage dans le cadre de l'entretien hivernal de l'autoroute, ainsi que des désherbants, engrais, utilisés dans le cadre de l'entretien des espaces végétalisés. 	<p>La collecte systématique de l'ensemble des eaux de ruissellement issues de la chaussée, sera établie sur le modèle séparatif (séparation des eaux de ruissellement issues de la plate-forme de celles issues des bassins versants naturels). Ces réseaux trouveront leurs exutoires au niveau des différents points bas du tracé, et seront rejetés dans les écoulements superficiels après traitement.</p> <div data-bbox="1464 352 1881 576" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><i>Bassin – A 645, cliché Scetauroute</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ vis-à-vis de la pollution chronique : traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel, avec mise en place, selon les niveaux de sensibilité du milieu récepteur définis à l'état initial et les objectifs de qualité assignés, de dispositifs de traitements adaptés. Ces dispositifs permettent entre autre, la décantation et le déshuilage des eaux recueillies, ainsi que le confinement d'une pollution accidentelle, et assureront le respect des objectifs de qualité. ▪ vis-à-vis de la pollution accidentelle : dans les zones vulnérables (notamment les périmètres de protection des captages AEP) des dispositifs anti-renversement des véhicules de type barrière seront installés de part et d'autre des ouvrages hydrauliques. ▪ vis-à-vis de la pollution saisonnière : seules des consignes de mise en œuvre pourront être observées (emploi préférentiel de saumure au lieu de sels pour le traitement normal des chaussées, optimisation des quantités épandues, recouvrement systématique des stocks pour limiter les phénomènes de dispersion). De plus la gestion des dépendances vertes comprendra une stratégie végétale globale visant à minimiser l'utilisation de produits phytosanitaires.
Impacts sur la qualité des eaux en phase chantier	<p>Les risques sur la qualité des eaux en phase travaux sont principalement liés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ aux périodes de dégagement des emprises, de terrassements et d'aménagement des ouvrages hydrauliques, (durant ces périodes, les terrains seront mis à nus et une éventuelle pollution accidentelle atteindra par exemple plus rapidement les nappes souterraines), ▪ aux installations de chantier (stockage et manipulations de produits polluants comme les hydrocarbures). 	<p>En phase travaux, des mesures préventives seront imposées aux entreprises : implantation des activités et produits polluants hors des zones sensibles, sur des aires étanches protégées de la pluie, mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire...</p> <p>Des mesures d'intervention seront également envisagées si nécessaire, en conformité avec les modalités définies dans les plans de secours établis en liaison avec le service départemental d'incendie et de secours.</p>

	LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL	MESURES ASSOCIEES
Impacts sur la flore	<p>Le projet de la liaison autoroutière Langon / Pau engendrera des effets directs ou indirects sur des milieux remarquables renfermant des espèces rares, menacées ou protégées : emprise sur des sites d'intérêt écologique, effets induits par le chantier...</p> <p>Cela concerne en particulier six sites Natura 2000.</p>  <p><i>Rossolis à feuille ronde, source Biotope</i></p>	<p>Durant les travaux, le déboisement sera réduit au strict nécessaire, les stations botaniques à conserver seront protégées (clôtures, filets provisoires...).</p> <p>Des mesures de type acquisition de biotopes proches et non touchés par le projet, création de milieux équivalents, déplacements éventuels d'espèces... permettront de maintenir des milieux et espèces remarquables sur les sites touchés. Ces mesures seront recherchées en concertation avec la direction régionale de l'environnement (DIREN).</p> <p>Les ouvrages de franchissement de vallées et cours d'eau à forte valeur écologique seront suffisamment dimensionnés pour assurer une bonne transparence du projet vis-à-vis des habitats et du déplacement de la faune (notamment au passage du Ciron, du Retjons, du Ribarrouy, de la Douze, du Corbleu, du Midou, du Ludon, du Barrouquet, de l'étang et ruisseau de Cassagne, du Gabas, du Luy de France, du Riumayou, et du Luy de Béarn).</p> <p>Sur les sites identifiés comme les plus sensibles, des objectifs de protection, étudiés avec la DIREN, sont imposés par le maître d'ouvrage au futur concessionnaire pour réduire l'incidence sur les milieux. Cela se traduit notamment par des propositions de calage de tracé.</p>
Impacts sur la faune	<p>Le projet touche la faune par :</p> <ul style="list-style-type: none"> disparition de ses habitats, habitats d'espèces ; effet de coupure dans ses déplacements et cloisonnement éventuel de l'espèce. <p>De plus la nouvelle infrastructure génère un risque élevé de collision dès lors qu'un individu s'engage sur la plate-forme.</p>  <p><i>Vison, source GREGE</i></p>	<p><u>Les mesures vis-à-vis de la petite et la grande faune terrestre</u> : outre les grands ouvrages de type pont ou viaduc, d'autres ouvrages assureront le maintien des déplacements (ouvrages mixtes hydraulique / grande faune, buses sèches...)</p> <p>Des clôtures de 1,80 à 2 mètres de haut seront installées sur tout le linéaire du projet afin d'empêcher les intrusions sur l'infrastructure (notamment chevreuils). Ces clôtures seront équipées d'un grillage à maille fine en partie basse pour la petite faune.</p> <p><u>Les mesures vis-à-vis de l'avifaune</u> : les milieux naturels d'intérêt pour les oiseaux seront maintenus autant que possible. Il s'agit notamment des ripisylves des cours d'eau et des habitats prioritaires. Des mesures seront donc prises en phase travaux afin de limiter les défrichements. La reconstitution ultérieure des milieux est prévue, elle doit être compatible avec le projet paysager.</p> <p><u>Les mesures vis-à-vis de la faune aquatique</u> : les travaux de franchissement des cours d'eau (terrassements, travaux de construction des ouvrages d'art) feront l'objet d'un ensemble de précautions et de dispositions particulières en phase chantier.</p> <p>Pour les ouvrages de type pont ou viaduc, les piles ne seront pas implantées dans le lit mineur des cours d'eau.</p> <p>Les ouvrages hydrauliques présentant un obstacle au franchissement des poissons seront aménagés de manière à faciliter ce franchissement</p>

	LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN	MESURES ASSOCIEES
Impacts sur le bâti et les biens	<p>Les surfaces de terrains concernées par le projet s'élèvent à plus de 1000 ha.</p> <p>Des bâtiments seront situés dans les espaces nécessaires à la réalisation du projet. Ces bâtiments feront l'objet d'une procédure d'acquisition. Au stade actuel des études (non définitives), le projet d'étude inclut dans ses emprises environ 15 habitations individuelles.</p>	<p>Les propriétaires, dont le bâti et/ou les biens fonciers se trouveraient inclus dans les emprises définitives, seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation. L'indemnisation résultera d'un accord amiable, ou, en cas de désaccord du propriétaire, sera soumise à l'arbitrage du juge d'expropriation, après estimation de la valeur vénale du bâtiment par la direction des services fiscaux.</p> <p>Outre le bâti localisé dans les emprises, il pourra être envisagé, en accord avec les propriétaires, une acquisition des habitations très fortement exposées aux nuisances de proximité. Il s'agit notamment d'habitations pour lesquelles les nuisances acoustiques seraient telles que le respect de la réglementation exigerait la mise en place de moyens techniquement difficiles à mettre en œuvre.</p>
Les impacts sur l'urbanisme	<p><u>Les impacts sur les documents d'urbanisme</u> : les communes concernées par le projet feront l'objet d'une mise en compatibilité de leur document d'urbanisme, conformément aux articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme et cela concomitamment avec la procédure de déclaration d'utilité publique.</p> <p><u>Les impacts sur les voies de communication</u> : le projet intersecte de nombreuses routes (notamment des routes départementales). Si elles ne sont pas rétablies, les perturbations sur les échanges locaux seront élevées (pratique du territoire...).</p> <p><u>Les impacts sur les réseaux</u> : Le projet coupe plusieurs types de réseaux dont les principaux sont les réseaux de transport de gaz et d'électricité. Les impacts directs du projet sur ces réseaux résident dans la coupure éventuelle des réseaux lors de la réalisation des travaux.</p>	<p><u>Mesures vis-à-vis des documents d'urbanisme</u> :</p> <p>Les documents d'urbanisme des onze communes, qui possèdent un plan d'occupation des sols ou un plan local d'urbanisme, seront mis en compatibilité avec le projet.</p> <p><u>Mesures vis-à-vis des voies de communication</u> :</p> <p>Toutes les voies de communication locales intersectées par le projet seront rétablies.</p> <p><u>Mesures vis-à-vis des réseaux</u> :</p> <p>Un recensement exhaustif de l'ensemble des réseaux concernés sera réalisé au stade de l'avant-projet autoroutier.</p> <p>Les entreprises chargées de la réalisation des travaux auxquelles auront été communiqués les plans des réseaux, effectueront, conformément à la réglementation, une déclaration d'intention de commencer les travaux dans toutes les communes concernées.</p> <p>Une convention entre le maître d'ouvrage et les gestionnaires des réseaux concernés sera passée pour définir les responsabilités des intervenants, les modalités techniques, administratives et financières des déplacements des réseaux.</p>



Déplacement de réseaux – A 20, cliché Scetauroute

	LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN	MESURES ASSOCIEES
Les impacts sur la qualité de l'air	Pour évaluer les impacts sur la qualité de l'air, des calculs d'émission et une modélisation de la dispersion des polluants ont été effectués pour trois scénarios (état initial, état de référence et état projet).	Compte tenu des connaissances techniques actuelles et de la baisse prévisible des émissions et des concentrations, les impacts directs du projet devraient être limités (les niveaux réglementaires ne seront pas dépassés). Par conséquent, aucune mesure de suppression, compensation ou réduction des impacts vis à vis de la qualité de l'air n'est prévue pour le projet.
Impacts sur le bruit et le cadre de vie	Pour évaluer l'impact acoustique, une maquette informatique en 3 dimensions a été réalisée, selon la réglementation en vigueur, en tenant compte du trafic atteint en 2030, de la topographie, des effets météorologiques et du projet d'étude (tracé non définitif) en 3 dimensions.	Pour les habitations dépassant le seuil réglementaire (55 dB(A) de nuit et 60 dB(A) de jour) des protections à la source seront préférentiellement définies (en privilégiant les protections de type merlon). Des traitements de façade seront réalisés lorsque la configuration du site rend la protection à la source peu efficace, ou pour les habitations isolées. Dans des cas particuliers, difficiles à protéger, des acquisitions à l'amiable pourront être étudiées.  <p style="text-align: center;"><i>Protection à la source par écran acoustique – A 20, cliché Scetauroute</i></p>
Les impacts sur l'agriculture et la sylviculture	<p><u>Les effets d'emprise</u> : le projet touche majoritairement des terres agricoles et une part élevée d'espaces sylvicoles dans le massif forestier landais.</p> <p><u>Les effets de coupure et plus globalement les effets de déstructuration</u> : le projet engendra un effet de coupure sur les exploitations agricoles et sylvicoles qui sera évalué précisément au stade de l'avant-projet autoroutier (effet de coupure des cheminements, allongement des temps de parcours, création de délaissés).</p> <p>Au regard du niveau équipement en réseaux d'irrigation et de drainage des terres agricoles, le projet aura un effet de coupure sur ces réseaux.</p>	<p>Des protocoles d'accord seront négociés entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles et sylvicoles, sur les conditions de versement des indemnités destinées à réparer les préjudices pouvant être causés aux propriétaires agricoles ou sylvicoles par le projet. En cas de désaccord entre les parties, le montant de l'indemnité est soumis à l'arbitrage du juge de l'expropriation.</p> <p>Afin de limiter la déstructuration des exploitations, des procédures de réaménagement foncier pourront être engagées. De plus des échanges de parcelles pourront être réalisés entre exploitants agricoles.</p> <p>Les réseaux d'irrigation et de drainage seront rétablis de manière à offrir une fonctionnalité identique à l'actuelle.</p>

	LES IMPACTS SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE	MESURES ASSOCIEES
Les impacts sur le patrimoine culturel	Les travaux de terrassements peuvent avoir un impact significatif vis-à-vis du patrimoine archéologique : risque de destruction ou de dégradation de sites.	Conformément à la réglementation, une convention sera passée entre le maître d'ouvrage et un opérateur agréé par l'Etat pour la réalisation d'une campagne de reconnaissance archéologique préventive de l'ensemble du projet. En cas de découvertes de sites archéologiques, des fouilles de sauvetage seront réalisées. Toutefois le projet peut ainsi permettre d'enrichir les connaissances par découvertes d'indices d'occupation.
Les impacts sur les monuments historiques	Le projet ne remet pas en cause l'intégrité des monuments historiques situés dans l'aire d'étude, mais il peut modifier le paysage visuel et l'ambiance sonore et donc leurs abords.  <p style="text-align: center;"><i>Château Boscage, cliché Scetauroute</i></p>	La modification des abords des monuments historiques nécessite, selon le code du patrimoine, une autorisation préalable de l'architecte des bâtiments de France (ABF). Pour le château Boscage, le projet sera calé en limite de la parcelle (clairière) associée à la propriété pour limiter l'impact visuel de l'autoroute. Ce tracé est issu d'une étude spécifique qui a fait l'objet d'une approbation par l'architecte des bâtiments de France. Elle permet de préserver au mieux le site. La réalisation d'aménagements paysagers réduira encore les impacts du projet. Pour le Moulin Neuf de Barraques, le tracé sera calé de manière à être jumelé avec la voie ferrée sur son flanc est, ce qui limitera ses impacts.
Les impacts sur le tourisme	Les impacts sur les chemins et itinéraires de loisirs : de nombreux chemins de randonnée sont traversés par le projet, dont le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. <u>Les impacts sur les aménagements ponctuels</u> : l'impact sur le gîte rural de la commune de Cudos au lieu-dit Hiourère sera limité par la présence de boisements qui réduiront la visibilité sur le projet. En revanche l'impact acoustique sera significatif, les niveaux sonores au droit du bâti dépassant le seuil réglementaire. En outre, le projet nécessite l'acquisition de la piste de karting sur la commune d'Uzein, l'activité devra donc être délocalisée. <u>Les impacts sur les activités de chasse et de pêche</u> : la nouvelle infrastructure provoquera un effet de coupure sur des terrains de chasse, associé à la suppression (limitée aux emprises du projet) de territoires de chasse (destruction de plantations...). Par ailleurs, la chasse à la palombe, qui est pratiquée sur le territoire, pourra être perturbée par le projet, soit du fait de la présence d'une palombière dans les emprises, soit du fait de la proximité de la nouvelle infrastructure. En effet, la tranquillité et l'absence de bruit sont indispensables pour assurer la pose des palombes. L'impact sur les activités halieutiques est essentiellement lié à la phase travaux : travaux en rivière, perte temporaire de zones à droit de pêche...En phase d'exploitation, l'impact concerne l'interruption des parcours de pêche par le projet.	Les itinéraires seront rétablis et feront l'objet d'un accompagnement paysager selon la sensibilité du site. Au-delà des mesures d'évitement lors des études de tracé, des mesures de réduction des impacts seront mises en œuvre via des traitements paysagers et des protections acoustiques. Les pertes d'activités liées à la modification du cadre de vie seront indemnisées à la hauteur des pertes économiques qui seront estimées en concertation avec les différents acteurs concernés. Une convention sera établie entre le maître d'ouvrage et les fédérations des chasseurs, en tenant compte des connaissances acquises sur d'autres grands projets. Cette convention prévoira notamment la réalisation de passages pour la grande et la petite faune (voir milieu naturel) et un suivi des impacts du projet La libre circulation des pêcheurs, ainsi que celle des poissons, sera assurée par des ouvrages hydrauliques de franchissement des cours d'eau. Lors des travaux, dans les cours d'eau faisant l'objet d'une dérivation, des pêches de sauvetage préalable seront réalisées. Cette démarche sera définie au préalable par le conseil supérieur de la pêche et basée sur un constat d'impact. Une indemnisation des droits de pêche des associations locales sera envisagée. Un protocole d'accord sera alors défini.

A ce stade des études, les mesures proposées en faveur de l'environnement ne sont pas exhaustives et nécessiteront, pour la plupart, des approfondissements ou des compléments qui seront effectués dans le cadre des études d'avant-projet autoroutier par le futur concessionnaire et des procédures spécifiques (notamment le dossier de police de l'eau).

Les dispositions prises pour adapter le projet au mieux aux contraintes et enjeux de son environnement permettent tout à la fois de faciliter sa réalisation technique et son intégration dans les sites traversés.

On peut distinguer différents niveaux et types de mesures prises en faveur de l'environnement :

- choix des variantes : l'étude préalable des variantes du projet a permis de limiter les incidences sur l'environnement ;
- études de détails : les études vont se poursuivre au stade de l'avant-projet autoroutier notamment et le projet va ainsi se préciser et s'affiner vis-à-vis des enjeux environnementaux ;
- obligations environnementales : certains points seront imposés au futur concessionnaire au travers des engagements de l'Etat (dont les contraintes de calage de tracé énoncées dans le présent dossier qui seront reprises dans les engagements de l'Etat) ;
- prescriptions d'aménagements : des aménagements et des dispositifs de protections particuliers pour la protection de l'environnement seront réalisés (bassins, merlons,..) ;
- prescription de mesures en phase travaux ;
- prescription de mesures en phase exploitation (concernant l'usage du désherbant par exemple).

A noter que les mesures issues du volet sanitaire pour la protection de la santé humaine sont intégrées aux mesures pour la protection des eaux et vis-à-vis du bruit.

Le montant total du coût des mesures spécifiques pour la protection de l'environnement est, à l'état actuel des études, estimé à environ 118 millions d'euros HT.

I.5 - Impact du projet sur la santé publique et mesures envisagées

Les principaux risques générés par le projet sont résumés ci-après.

- Les nuisances acoustiques : compte tenu de la faible densité de population, les risques sont réduits. De plus, la mise en place de protections acoustiques à la source réduira fortement cette gêne sonore.
- La pollution des eaux : ce risque est important mais il sera réduit par la mise en place de dispositifs d'assainissement adaptés à la sensibilité des milieux.
- La pollution de l'air : le projet n'induit pas d'exposition supplémentaire de personnes aux principaux polluants issus du trafic routier, par rapport à la situation « au fil de l'eau¹ ». Ceci est dû à la fois, à la qualité satisfaisante de l'air avant l'aménagement prévu, à la bonne dispersion des polluants et au caractère majoritairement rural de l'aire d'étude. Aucune mesure de compensation spécifique au thème de la pollution atmosphérique n'est nécessaire. Un habillage végétal pourra éventuellement être envisagé, notamment en cas de présence d'habitations proches.
- Les pollutions accidentelles : si le risque n'est pas nul, celui-ci sera réduit par des dispositifs de sécurité (dispositifs anti-déversement), de collecte et de traitement des eaux notamment. De plus, il faut souligner que l'autoroute sera plus sûre que l'actuel itinéraire Langon / Pau via la RD 932 notamment.

Enfin la phase chantier sera également source de nuisances mais celles-ci seront limitées dans le temps. De plus toutes les précautions seront prises pour les minimiser.



Laboratoire, source INRAP

¹ Situation qui résulte d'une évolution naturelle des flux de trafic compte tenu des autres aménagements prévus jusqu'à l'horizon de la mise en service.

I.6 - Coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique

La réalisation du projet (et plus largement du programme autoroutier A65) présente des effets légèrement négatifs en terme de pollution de l'air et d'effet de serre. Les pertes actualisées estimées pour une mise en service en 2010 sont respectivement de l'ordre de 3 M€ (valeur 2004) pour l'effet de serre et de 7 à 12 M€ (valeur 2004) pour la pollution de l'air selon les valeurs hautes ou basses. Le surplus de trafic lié aux effets d'induction explique principalement ces effets négatifs.

Du point de vue du bruit, les nuisances acoustiques générées par le projet conduiront à une dépréciation pour le bâti proche mais à un niveau relativement modéré. A noter que les effets induits par l'allègement du trafic sur les autres voiries n'ont pas été pris en compte (les répercussions acoustiques restent cependant modérées).

Il faut noter que les pertes actualisées (en particulier effets de serre et pollution de l'air) liées aux effets environnementaux restent très inférieures aux avantages actualisés générés par le projet. Pour une mise en service en 2010, les pertes sur les indicateurs environnementaux, évaluées entre 10 et 15 M€ sont à comparer aux 1 245 M€ d'avantages du projet, soit environ 1%.



Pompes, cliché Scetauroute

I.7 - Dossier d'incidence Natura 2000

Conformément à l'article L.414-4 du code de l'environnement, une évaluation des incidences du projet d'aménagement autoroutier sur les sites Natura 2000 a été réalisée. Elle figure, dans son intégralité, en annexe au présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute A65 Langon / Pau.

Les sites Natura 2000 ont pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'union européenne en assurant le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire.

Cette étude d'incidence Natura 2000 a été confiée au groupement de bureaux d'études spécialisés BIOTOPE / GREGE. Elle a porté sur les six sites Natura 2000 concernés par le projet :

- réseau hydrographique du Brion ;
- réseau hydrographique du Beuve ;
- champ de tir de Captieux ;
- vallée du Ciron ;
- réseau hydrographique des affluents de la Midouze ;
- réseau hydrographique du Midou et du Ludon.

Cinq autres sites, qui avaient été recensés à proximité du projet, apparaissent cependant comme non concernés par celui-ci (en tracé neuf ou aménagement de l'itinéraire existant) :

- champ de tir du Poteau (ZPS) : les limites de cette ZPS sont proches du site Natura 2000 du champ de tir de Captieux ;
- l'Adour : ce site Natura 2000 est concerné par la déviation d'Aire-sur-l'Adour, projet pour lequel il a fait l'objet d'une étude d'incidence ;
- coteaux de Pimbo, de Geaune, de Boueilh et de Castelnaud : les limites de ce site sont éloignées, les habitats et espèces ne sont pas concernés par le projet ;
- coteaux de Castetpugeon, de Cadillon et de Lembeye : les limites de ce site sont éloignées, les habitats et espèces ne sont pas concernés par le projet ;
- le Gave de Pau : aucun affluent du Gave de Pau n'est concerné par le projet.

L'étude comprend un état des lieux, un diagnostic au vu de la sensibilité du milieu, la description des incidences et des mesures d'atténuation.

Avec ces mesures, le projet ne présente pas d'effets notables et dommageables sur les sites Natura 2000.