

**Avis de l'autorité administrative compétente en matière
d'environnement à insérer dans le dossier d'enquête publique dès
sa réception.**

AVIS DE L'AUTORITE ADMINISTRATIVE
COMPETENTE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT
EMIS SUR LE DOSSIER DE DUP.

EN CE QUI CONCERNE LES MILIEUX
AQUATIQUES, DES REPONSES ONT
ETE APPORTEES DANS LE DOSSIER
LOI SUR L'EAU CI-JOINT

**Direction
des Etudes Economiques
et de l'Evaluation Environnementale**



Sous-direction de l'intégration de
l'environnement dans les politiques
publiques

Bureau des infrastructures, des transports
et de l'aménagement

Affaire suivie par

Aude Peyron

Marc Lonsard

Paris, le **27 MARS 2006**

La ministre de l'écologie et du
développement durable

Direction des études économiques
et de l'évaluation environnementale

A

Monsieur le ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de
la mer

Direction générale des routes

**objet : A65 – avis sur le dossier de consultation des services de l'Etat, en vue de
l'enquête publique**

réf. : C2-06-056

Conformément à la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 et à l'article 1 de la loi du 26 octobre 2006, et dans le cadre du travail étroit entre nos services organisé par la circulaire du 24 novembre 2005, je vous fais part de mon avis sur le projet A65, transmis le 20 janvier dernier.

La position du MEDD a toujours été réservée sur ce projet, et plus favorable, le cas échéant, à un projet d'aménagement de l'existant. Le renforcement de la liaison Langoan-Pau, couplé aux projets qui se situent plus au Sud jusqu'au tunnel du Somport, présente le risque de faire de cette liaison un itinéraire de grand transit international. Il est arrêté que cet axe, qui traverse des zones à forte sensibilité environnementale, la vallée d'Aspe notamment, n'a pas cette vocation. Compte tenu de l'évolution du projet, cette préoccupation demeure – ce d'autant plus que les forts enjeux en terme de milieux naturels y compris en Aquitaine sont, depuis, mieux identifiés.

Par décision ministérielle du 7 janvier 2002, le MTETM a approuvé la poursuite des études de l'avant-projet sommaire de la liaison Langoan-Pau sur la base de deux options techniques, l'une en tracé neuf et l'autre en aménagement de l'itinéraire existant et a ainsi validé les bandes de 300 mètres de ces deux options

 1

d'aménagement. Selon une procédure spécifique à ce projet, une consultation des concessionnaires a été lancée en 2004 en vue de définir le parti d'aménagement. Le MEDD s'est inquiété de cette méthode, le souci des concessionnaires de maîtriser tout l'axe présentant un risque de pousser à des tracés neufs et d'écarter les solutions de moindre impact environnemental. En mars 2005, à l'issue de la consultation, un APS a été réalisé sur la base d'un tracé entièrement neuf et entièrement concédé. La préparation du dossier d'enquête publique s'est engagée dans le même temps, puis une deuxième phase de consultation des concessionnaires, ce qui limite les possibilités de prendre en compte des éléments complémentaires et les remarques formulées sur les dossiers.

Le projet a donné lieu à une concertation soutenue entre les services régionaux et centraux du MEDD, même si certains avis intermédiaires sont restés non finalisés : plusieurs remarques, tant sur le fond que sur la forme sont réitérées. Le dossier de consultation des services de l'Etat dans sa version précédente a fait l'objet d'un avis du MEDD le 26 décembre dernier.

Les remarques suivantes portent sur les principaux enjeux identifiés, en vue d'améliorer tant la qualité environnementale du projet que sa sécurité juridique : une annexe présente plus en détail des remarques dans le fil du texte :

I. Degré de précision de la présentation du projet

Le manque de précision reste une limite du dossier : de fait, le maître d'ouvrage a considéré, le plus souvent, que le champ de l'étude d'impact est une bande de 300 m. - ce qui ne permet pas l'appréciation fine des effets du projet requise à ce stade, et, en conséquence, des mesures compensatoires. Pourtant, un certain nombre d'enjeux ont conduit, dans certaines zones, à recommander un calage précis du tracé. Ne serait-ce que sur la base de ces points, c'est bien un projet qui doit être présenté et l'aire d'étude adaptée en conséquence. Cette démarche permet, à terme, de cerner au mieux ce qui figure aux pièces contractuelles. Elle résulte des textes qui régissent l'enquête publique et l'étude d'impact. Le cadre général est donné par :

- la directive européenne 85/337 du 27 juin 1985, relative à l'évaluation des incidences des projets publics et privés sur l'environnement, qui demande, en annexe IV, une description du projet ;
- le code de l'expropriation, dont l'article R.11.3 demande :
 - o Le plan général des travaux,
 - o Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
 - o L'étude d'impact lorsque les ouvrages ou travaux n'en sont pas dispensés.
- le code de l'environnement qui précise, dans son article R122.1, que l'étude d'impact porte sur des travaux et des projets d'aménagement, et comprend (article R122.3) une analyse des effets du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures envisagées pour réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet. En outre, l'article R123.1 indique que l'enquête publique porte sur des aménagements, ouvrages ou travaux.

Par ailleurs, les guides « les études d'environnement dans les projets routiers » d'octobre 1997 et « le dossier d'étude d'impact » d'août 1996 indiquent que l'on

¹ Réunions du 20/09/2005 et du 19/10/2005, compte-rendus non retransmis à la D4E à ce jour.

traite de la solution proposée et que l'on présente un projet, et non une bande de 300m.

Le choix de « l'aire d'étude » doit être présenté dans l'analyse de l'état initial, et correspond à la zone géographique susceptible d'être influencée par le projet.

II. Espèces protégées

- Lorsque le projet constitue une menace moyenne à très forte pour les espèces protégées, une approche par espèce doit être adoptée, qui comporte : une évaluation des impacts, puis des propositions de mesures réductrices et d'accompagnement - voire des mesures compensatoires qui seraient prises dans le cadre d'une demande d'autorisation.

Au cas présent, la caractérisation de l'état initial et l'évaluation de l'impact du projet restent insuffisantes pour ce qui concerne les espèces protégées de manière, par exemple, à indiquer l'ordre de grandeur des habitats des espèces protégées impactés. A ce stade, il est nécessaire d'établir une liste complète des espèces protégées de faune et de flore impactées par le projet et de réaliser espèce par espèce - et entre autres pour le vison d'Europe - des dossiers en vue de demandes d'autorisation au titre de la réglementation sur les espèces protégées³. Ce travail permettra de compléter la matière déjà rassemblée, entre autres par les services de l'Etat et différents organismes tels que les associations de protection de la nature ; il devra également consister, dans les cas où ces éléments sont insuffisants pour avoir une appréciation claire de l'impact, à rechercher et présenter des informations supplémentaires. Les dossiers de demande d'autorisation de dérogation seront transmis au préfet.

Le cas du site « Ayguelongue et Luy de Béarn » pour lequel le tracé de référence en travaux neufs détruirait près de 600 mètres de ripisylve favorable au vison d'Europe sans possibilité d'optimisation, illustre bien la nécessité de recourir à une demande d'autorisation.

La mise en oeuvre de cette procédure est une information qui doit figurer au dossier d'enquête publique. Son issue mérite d'être reprise au dossier de déclaration d'utilité publique au Conseil d'Etat.

- Compte tenu des enjeux, une étude spécifique a été réalisée sur le vison d'Europe et la loutre. Cette étude doit être cohérente avec le dossier d'étude d'impact et soumise à l'enquête publique. Surtout, elle devra figurer dans les pièces contractuelles de la mise en concession.

Cette étude ainsi que l'évaluation des incidences Natura 2000 suscitent encore des remarques de ma part :

➤ Si la présentation des études permet de conclure à un impact non significatif, l'ignorance des caractéristiques techniques des futurs échangeurs et des aménagements connexes (aires annexes et centres d'entretien, rétablissements des routes nationales, péages) ne permet pas d'en estimer les impacts. En conséquence, l'évaluation des incidences devra être complétée pour ce qui

³ Pour votre information, le principe de la demande d'autorisation est dorénavant inscrit au code de l'environnement (article L411-2 modifié par l'article 86 de la loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole).



concerne les impacts et validée pour ce qui concerne les mesures d'atténuation retenues, et soumise à nouveau pour examen à mes services. L'objectif des aménagements sera bien sûr d'éviter au maximum toute emprise ou coupure fonctionnelle sur les stations incluses ou en lien fonctionnel avec les habitats du vison et d'assurer un impact non significatif sur les sites Natura 2000 concernés;

➤ D'autre part, dans l'étude spécifique au vison, les parties relatives aux mesures d'atténuation s'intitulent : « Propositions de mesures d'atténuation ». Ces mesures constituent des engagements de l'Etat dont il pourrait répondre, si besoin, devant la Commission européenne.

Dans les paragraphes concernant « les incidences brutes liées aux aménagements connexes » (IV.2.2) et « les incidences brutes indirectes liées au remembrement agricole » (IV.2.3) en page 87, un engagement du maître d'ouvrage est donc requis.

➤ Enfin, un réel engagement du maître d'ouvrage est nécessaire quant au respect de la transparence hydraulique et écologique de l'infrastructure.

- Le nouveau plan de restauration du vison, dont le projet a été transmis pour avis à la Direction générale des routes, indique qu'il est impératif de raisonner sur l'ensemble de l'aire de répartition et de recolonisation des milieux. Tout nouveau projet doit s'inscrire dans une hypothèse d'extension naturelle de l'aire de répartition de cette espèce par recolonisation des milieux favorables,

- Dans les secteurs où le tracé a été coté au vu d'enjeux environnementaux, il est indispensable que l'Etat s'assure de cet engagement³. Dans le cas où le concessionnaire voudrait apporter des solutions différentes, les modifications devront être argumentées par des études démontrant l'intérêt de ces modifications vis-à-vis des objectifs de conservation des sites concernés.

III. Eau et milieux aquatiques

- Le dossier comporte encore des lacunes dans la connaissance de l'état initial des milieux aquatiques, ce qui rend difficile l'appréciation de la nature et de l'importance des impacts et de l'efficacité des mesures envisagées. Le court laps de temps entre les phases d'instruction n'a pas permis de réaliser les compléments nécessaires pour établir, selon la définition de la circulaire du 28 juillet 2005, l'état écologique des masses d'eau. Cette nécessité s'imposera cependant lors de la demande d'autorisation au titre du code de l'environnement. A ce titre, l'engagement du maître d'ouvrage doit être ferme et fixer des objectifs à respecter par le concessionnaire, en s'appuyant sur les préconisations de la circulaire précitée.

- Le dossier présente des objectifs en terme de transparence hydraulique. La transparence hydraulique doit être démontrée conformément à la circulaire DE/SGDE/BPIDPF-CCG/n°426 du 24 juillet 2002.

- Compatibilité du projet avec les objectifs environnementaux de la Directive cadre sur l'eau :

³ Ce point reste ambigu, en page 463 par exemple.

- Le fait que les dispositifs d'assainissement prévus "permettront de respecter le principe de non-dégradation des eaux et l'objectif de bon état fixé par la DCE" (page 481) doit être étayé. La méthodologie employée pour le choix des dispositifs d'assainissement mérite des précisions :

- la "vulnérabilité" des eaux souterraines présentée sur les cartes de synthèse n'est pas cohérente avec la définition donnée en page 210 (classes de vulnérabilité dépendant des vitesses de transfert), ni le descriptif des unités hydrogéologiques réalisé au chapitre IV.2.2.4.B.
- les résultats obtenus pour les eaux superficielles font état d'une même classe de "vulnérabilité" pour tous les cours d'eau⁴ : ne pas rendre compte de cette démarche simplifierait la lecture du dossier.

- Dès lors qu'il existe des moyens permettant de ne pas porter atteinte aux milieux aquatiques, ceux-ci doivent être mis en œuvre : il s'agit en effet de rechercher les dispositifs de moindre impact qui permettront de contribuer à la non-dégradation des milieux aquatiques et à l'atteinte des objectifs environnementaux enjoins par la Directive cadre sur l'eau. Dans cette optique, le franchissement des cours d'eau ne doit pas affecter leur lit mineur, ni leurs berges, ce sans se limiter à ceux qui hébergent certaines espèces piscicoles (page 510). De même, des alternatives doivent être recherchées et retenues afin d'éviter les travaux de "rescindements" (page 512). Concernant les viaducs, des ouvrages ont été convenus au stade de l'APS, qui ne figurent pas dans le dossier (pages 505 et 510). En outre, malgré les conclusions du comité technique de suivi des études Natura 2000, le dossier indique que la longueur affichée des viaducs n'est pas contractuelle (page 599). Sans fixer au mètre près cette longueur, l'ordre de grandeur retenu pour le tracé "caté" permet d'enjamber par un ouvrage l'ensemble des habitats d'espèces concernés et notamment les habitats préférentiels du vison d'Europe. Les estimations de longueur fournies au stade de l'APS doivent être respectées.

- Les principales caractéristiques des zones humides doivent être décrites et l'impact du projet, en terme de « consommation d'espace » ainsi que les mesures précisés. A ce stade, compte tenu du défaut de connaissance actuel, le maître d'ouvrage s'est engagé à réaliser des études spécifiques ultérieurement ; elles permettront de définir les moyens d'en conserver l'intérêt écologique et les usages.

Il conviendra de ne pas se limiter aux "zones humides d'importance majeure" et aux "milieux aquatiques remarquables". Le principe de préservation et de gestion durable concerne l'ensemble des zones humides.

Les mesures envisagées actuellement consistent à assurer la "transparence hydraulique" ; cela ne répond pas entièrement à la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux qui prescrit de façon plus générale la préservation et la gestion durable des zones humides.

IV. Mesures de réduction et de compensation

⁴ à noter une erreur de représentation cartographique concernant la "vulnérabilité" de l'Uzon

Si le dossier comporte de nombreuses propositions de mesures en vue de réduire les impacts ou de les compenser, notamment en ce qui concerne le milieu naturel, il ne contient aucun engagement réel vis-à-vis de ces mesures.

Par exemple, page 492, il est mentionné que le maître d'ouvrage « pourra étudier la possibilité » de participer au plan national de restauration du vison d'Europe. Surtout, concernant les franchissements des cours d'eau « présentant un intérêt écologique », il est mentionné systématiquement que les piles des viaducs seront implantées « autant que possible » hors du lit mineur des cours d'eau et que les ouvrages de type arche seront « préférés ».

L'ensemble des mesures doit faire l'objet d'une évaluation quantifiée et être annexé aux pièces contractuelles de la mise en concession. Les acquisitions de terrain envisagées restent évasives et reportées à une étape ultérieure. La surface de 10 hectares environ pour tout le projet est évoquée ce qui, si l'on pouvait rapprocher cette superficie de l'emprise définitive sur des milieux naturels d'intérêt marquant, paraîtrait faible. Le "rajout" de 50 hectares d'acquisition de zones humides quelques pages plus loin limite cette observation mais ne l'annule pas pour autant, de même que les 3 hectares de landes prévues pour le Fadet des Laïches.

En outre, l'article L23-2 du code de l'expropriation prévoit que, dans les cas où les atteintes à l'environnement ou au patrimoine culturel que risque de provoquer un projet le justifient, la déclaration d'utilité publique peut comporter des prescriptions particulières destinées notamment à réduire ou compenser les conséquences dommageables de ces aménagements pour l'environnement. A ce titre, le maître d'ouvrage doit s'interroger sur les prescriptions particulières à faire figurer dans l'acte déclaratif d'utilité publique. Cette remarque générale s'applique tout particulièrement pour les habitats d'intérêt régional, national et communautaires et les zones Natura 2000 impactés par le projet.

Dans le volet santé de l'étude d'impact, le chapitre lié à la santé mérite d'être précisé et les mesures chiffrées.

Conclusion

Compte tenu de l'importance des enjeux environnementaux attachés à ce projet, l'étude d'impact mériterait des rectifications et des compléments sur plusieurs thématiques, conformément aux différentes observations formulées précédemment.

La procédure particulière engagée sur ce projet suscite des craintes quant à la prise en compte des enjeux environnementaux. Une interrogation porte sur la cohérence de la démarche et la portée des recommandations antérieures. Il est d'autant plus important que les engagements soient clairs, et selon les cas, repris dans les pièces contractuelles de la mise en concession de l'infrastructure, voire dans la DUP. Dans un contexte de contrainte budgétaire forte, et compte tenu des trafics attendus, d'éventuelles économies sur ce projet ne sauraient concerner les mesures d'atténuation ou de compensation des impacts environnementaux.

ANNEXE

Autres remarques issues de l'analyse de la forme et de la qualité des informations contenues dans le dossier

Les remarques suivantes sont présentées selon l'ordre de lecture du document sans reprendre ce qui a été mis en exergue précédemment. Des améliorations ont été apportées au dossier, notamment pour ce qui concerne la prise en compte du paysage et certains documents cartographiques.

1. Résumé non technique

Le résumé non technique présente les enjeux environnementaux de façon trop succincte. Par ailleurs, il n'est pas conçu comme un document indépendant pouvant se suffire à lui-même.

2. Comparaison des deux bandes de 300 mètres

Des éléments concernant les sites Natura 2000 ont été rajoutés à l'analyse de la comparaison des bandes de 300 mètres des deux options techniques (tracé neuf et aménagement de l'itinéraire existant) mises en consultation en 2005, sans permettre une comparaison des deux options – qui ferait ressortir le moindre impact de l'aménagement de l'itinéraire existant.

3. Appréciation des impacts du programme

Le dossier devrait présenter clairement les effets à long terme.

L'estimation des coûts collectifs environnementaux du programme (page 169) et la partie VI de l'étude concernant les coûts collectifs environnementaux (page 706) doivent mentionner les aspects milieu naturel et perte de biodiversité.

4. Présentation du projet soumis à enquête

La rédaction du "IV.1.3 Définition du projet d'étude" (page 174) reste ambiguë. En effet, pour certaines sections le tracé de référence a été "calé" précisément : les profils en plan et en long et parfois la longueur des ouvrages d'art s'imposent alors au concessionnaire afin de respecter les engagements du maître d'ouvrage, dans le cadre de l'étude d'incidence du projet sur les sites Natura 2000. Or, la formulation actuelle du dossier laisse encore des doutes sur le respect de ces calages.

Il doit être clair que le tracé calé et porté en pièce 8 de l'APS doit être respecté sauf à démontrer par le concessionnaire qu'un autre tracé s'avère préférable vis-à-vis des habitats et espèces concernés présents dans le site.



5. État initial

L'état initial doit porter sur le site et son environnement et non sur la seule bande des 300 mètres tel qu'il est indiqué en page 175.

L'environnement physique

Eau

Dans la partie IV.2.2.4 concernant les eaux souterraines, manque une appréciation sur la ressource non exploitée mais importante pour l'avenir. La prise en compte d'une notion "d'usage potentiel futur" est susceptible de modifier la notion de vulnérabilité définie en page 211 pour qualifier les sections dans le tableau qui suit.

Risques naturels

- Plusieurs communes concernées par la bande des 300 mètres sont exposées à un risque d'inondation (par crue lente ou par crue rapide) et seule une commune (Aire-sur-l'Adour) est couverte par un plan de prévention des risques d'inondation approuvé, dont le contenu est pris en compte dans la conception du projet d'autoroute au niveau du volet hydraulique. A ce titre, il conviendrait de faire figurer les cartes de toutes les zones inondables dans le dossier. En outre, le manque de précision de ces risques dans le dossier ne permet pas d'envisager les risques potentiels liés à la réalisation de l'infrastructure et les mesures à prendre.

- Trois communes (Roquefort, Marimbault et Bazas) sont identifiées comme étant exposées à des risques de mouvements de terrain. Il est indiqué en page 232 que des études géotechniques permettent de préciser ce risque. Il conviendrait de présenter les résultats de ces études.

- Concernant la représentation des zones de sismicité, la carte afférente est obsolète et doit être remplacée par le document le plus récent.

L'environnement naturel

- En page 263, le paragraphe concernant la directive habitat doit mentionner l'annexe IV de la Directive. Le chapitre relevant de la réglementation nationale doit comporter les arrêtés relatifs aux insectes et aux mollusques. L'article 86 de la loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole qui donne une portée législative aux demandes d'autorisation de dérogation à la protection des espèces doit être mentionné.

- Les tableaux présentant les « sites à enjeux » pour différentes espèces dans la partie IV.2.3.3. doivent être complétés par des explications quant à la détermination des « niveaux d'enjeux ». De même, en page 264, l'intérêt patrimonial est estimé par une échelle dont les critères devraient être explicités.

- Les noms scientifiques des espèces concernées doivent être utilisés car seul ce nom est utilisable au plan international.

- Concernant le tableau de synthèse des enjeux par site (pages 278 à 281), les critères ayant permis de définir le niveau d'enjeu et la sensibilité du site doivent être explicités.

- Le chapitre consacré au milieu naturel et à la biodiversité permet de cerner les principales zones d'enjeux (batraciens, chiropères, oiseaux) de même que des inventaires par consultation (écrevisse à pattes blanches et poissons) permettent une estimation du niveau patrimonial reconnu de ces milieux et d'en tirer les conséquences sur le niveau d'exigence des mesures à prendre. Rien cependant ne permet de dire que la connaissance soit suffisante. Notamment, il semble que certaines espèces et notamment l'écrevisse à pattes blanches manquent encore sur certains sites, hors bande de 300 mètres, mais pouvant être concernés par une diminution de la qualité de l'eau. Il conviendra d'accorder une attention particulière à la qualité de ces cours d'eau et de mentionner ce point dans le dossier.

Le paysage

Chaque séquence paysagère est complétée par une description de sous-séquences et l'inventaire des secteurs de forte sensibilité, ce qui met en avant les sections nécessitant des mesures d'intégration particulières.

L'environnement humain

Au sujet du bruit, la méthode utilisée pour définir si la zone d'étude en ambiance sonore modérée ou non modérée devrait être expliquée.

6. Analyse des effets du projet et mesures

L'Environnement physique

Les sols :

- La circulation des engins de chantier sur la totalité de la surface défrichée risque d'entraîner un tassement des sols sur l'ensemble de l'emprise induisant un accroissement des ruissellements et donc de l'érosion des sols.

D'autres impacts sont liés au cicapage des formations superficielles dans les secteurs en déblai. La disparition de couches géologiques imperméables ou faiblement perméables peut entraîner une reprise d'érosion sur des terrains présentant une faible cohérence et une dissolution de formations souterraines sensibles à l'eau. Ces phénomènes peuvent engendrer des glissements de terrain ou des affondrements sur les pentes ou les pieds de talus, en phase travaux (à la suite du passage des engins) comme en phase d'exploitation.

- La principale mesure prévue de réduction des impacts du projet d'autoroute sur les sols consiste à limiter la surface de défrichement (pages 468-469). D'autres mesures sont également prévues, afin notamment de limiter les risques d'érosion (entherbement des réseaux et reprise de la végétation sur les abords de l'autoroute qui sera favorisée, afin d'assurer la stabilité des sols). Il est par ailleurs indiqué qu'une attention particulière sera portée sur les secteurs des communes de Bazas, Marimbault et Roquefort qui ont été recensées comme exposées à des risques de mouvements de terrain. L'analyse de l'impact du projet sur les territoires de ces communes doit donc être approfondie.



- Concernant l'impact du projet lié à la gestion des matériaux, l'estimation des terrassements en déblai et remblai et le volume des matériaux nécessaires devraient être portés à la connaissance du public.

Le risque de « feux de forêt » :

S'agissant de la prise en compte du risque de « feux de forêt » dans les Landes, il est indiqué en page 375 que les nombreux équipements de défense des forêts contre les incendies (essentiellement des pistes communales et quelques points d'eau naturels ou non) et réseaux de crastes sont susceptibles d'être coupés par le projet d'autoroute. Parmi les mesures prévues (page 537), doit figurer le rétablissement des équipements des parcelles.

L'environnement naturel

D'une façon générale, le projet devrait s'inscrire dans l'optique de la stratégie nationale de la biodiversité qui comporte un volet spécifique aux transports.

- Le caractère non significatif de l'impact du projet sur des habitats naturels d'intérêt communautaire doit être justifié, a minima en estimant les surfaces qui seront détruites et en les comparant aux surfaces connues des mêmes habitats au plan local et régional. Sur cette base, sont appréciées des mesures d'accompagnement, voire de compensation. La mise en œuvre de ces mesures doit être envisagée au plus tôt, par la recherche des terrains à acquérir, afin que leur intérêt soit vérifié et que la faisabilité de la mesure soit attestée au moment de l'enquête ou, au moins, à la date de la DUP.

- D'une façon générale, ce chapitre ne rend pas toujours réellement compte des études produites pour certains sites et certaines espèces et habitats. Le préambule I.1 devrait indiquer que les études complètes d'environnement sont (ou seront) consultables dans différents points ouverts au public (on peut penser à la sous-préfecture de Langon, la préfecture de Mont de Marsan et la préfecture de Pau).

Les effets du chantier sur le milieu naturel

Un agent spécialisé sera chargé de suivre et de surveiller le chantier et pourra s'appuyer sur des experts. Des précautions seront prises lors de la traversée des zones humides afin d'éviter de drainer ces zones et de les assécher même provisoirement.

Le milieu humain

- Dans le chapitre IV.3.3.3, les encadrés de la page 535 sont peu explicites et la référence à la réglementation doit être corrigée (article L123-16 et non article L123-8 du code de l'urbanisme).

- Depuis 2001, le MHDI a souligné, sans suites, le défaut d'évaluation des incidences de l'aménagement routier sur le fonctionnement urbain et l'urbanisation des principales agglomérations concernées (Langon et Pau notamment) ainsi que le manque de dispositions concrètes permettant de se prémunir contre le phénomène d'étalement urbain.

Les impacts de la pollution de l'air doivent être quantifiés. L'absence de mesures annoncée en page 690 est en contradiction avec l'accroissement du coût de la pollution atmosphérique de 14% par rapport à l'état de référence énoncé en page 704.

Sur la forme, l'ensemble des informations concernant une thématique (air, bruit...) et la santé pourrait être regroupé pour en faciliter la lecture et la compréhension.

Paysage et patrimoine

Un projet de paysage sera bâti au stade de l'avant projet autoroutier. De nombreuses séquences paraissent a priori délicates à franchir notamment du fait du relief bouleversé et de l'ouverture visuelle des espaces traversés. L'analyse paysagère et celle du projet d'insertion de l'infrastructure dans le territoire sont particulièrement importantes.

Quatre communes traversées par le projet autoroutier comportent des sites protégés, mais la bande de 300 mètres ne les traverse pas. Il s'agit :

- du site classé des étangs de Puydassieux (Landes). Ce site se trouve à environ quatre kilomètres de la bande de 300 mètres ;

- du site inscrit du vieux bourg de Bazas (Gironde). Le site est à environ 3 kilomètres de la bande de 300 mètres ;

- du site inscrit de la cité de Lescar (Pyrénées-Atlantiques). Le site se trouve à environ 1,5 kilomètre de la bande de 300 mètres ;

- du site inscrit du bourg de Bourgebet et de ses abords (Pyrénées-Atlantiques). Le site n'est qu'à 500 mètres de la bande des 300 mètres, de l'autre côté de la RD 945.

La localisation des aménagements annexes (sorties autoroutières, aires de repos ou aires commerciales, ouvrages de franchissement) devra prendre en compte la relative proximité de certains de ces sites.

Synthèse et cartographie des effets du projet

- La cartographie des impacts présentée à la page 600 devrait trouver sa place plus tôt dans le dossier. Le trop court texte qui l'accompagne sous forme de tableaux pourrait être plus développé et plus précis.

- Dans les secteurs où le tracé a été calé en fonction des enjeux environnementaux, il conviendrait d'indiquer la bande des 300 mètres associée au tracé optimisé.

Estimation des dépenses

Dans le chapitre IV.4.2 sur l'estimation des dépenses pour la protection de l'environnement, la somme dévolue aux acquisitions de biotopes est de 1 500 000€, beaucoup plus élevée que dans des versions antérieures. L'estimation de ces coûts devrait être davantage explicitée. En outre, il me semble nécessaire de vérifier la cohérence et la complémentarité des chiffrages de l'étude d'impact, de l'étude spécifique vision et de l'évaluation des incidences.

- Les mesures pour la santé doivent être chiffrées.



Méthodologies

Dans le chapitre VIII.2 consacré aux méthodologies d'analyse des enjeux et des impacts du projet, certains paragraphes montrent bien les limites de l'étude pour certaines familles et notamment les poissons, les amphibiens, les chiroptères, et les oiseaux.

Copie : DIREN Aquitaine

*Le Directeur des Etudes Economiques
et de l'évaluation environnementale*

SIGNE

Guillaume SAINTENY

Direction
des Etudes Economiques
et de l'Evaluation Environnementale



Sous-direction de l'intégration de
l'environnement dans les politiques
publiques

Bureau des infrastructures, des transports
et de l'aménagement

Affaire suivie par :

Aude Peyron

Marc Lansiart

aude.peyron@ecologie.gouv.fr

marc.lansiart@ecologie.gouv.fr

Paris, le 31/10/06

La ministre de l'écologie et du
développement durable

Direction des études économiques
et de l'évaluation environnementale

A

Monsieur le ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de
la mer

Direction générale des routes

objet : A65- Dossier des engagements de l'Etat

réf. : C2-06-510-AP/ML

Conformément à la circulaire Equipement/Ecologie du 22 novembre 2004, vous avez sollicité, par courrier du 29 septembre 2006, mon avis sur le dossier des engagements de l'Etat du projet d'autoroute A65. Le 2 octobre dernier, une réunion entre nos services a permis aux services du MEDD de s'exprimer sur le projet de dossier, en présence du concessionnaire. Mes services ont intégré ses remarques à la version informatique du document et les ont transmises au MTEIM par courriel du 6 octobre 2006 (cf. annexe). Le présent courrier reprend et précise nos principales observations.

- **Comité technique de suivi des mesures environnementales**

Le dossier doit expliciter la constitution du groupe technique de suivi des mesures environnementales comprenant la société concessionnaire, le MTEIM, le MEDD (D4E et DIREN) et les experts indépendants associés, notamment les experts écologues pour la thématique des milieux naturels. Ce groupe est bien distinct du comité de suivi des engagements de l'Etat, qui a un rôle plus administratif.

- **Natura 2000**

Les mesures annoncées dans les études d'incidences et les études spécifiques au vison et à la loutre - notamment les optimisations de tracé - doivent être strictement respectées sauf à démontrer qu'il existe des solutions au moins aussi satisfaisantes. Dans ce cas, le concessionnaire devra mettre à jour l'étude d'incidence, la soumettre pour validation aux services du MEDD et en informer le public.

Compte tenu du précontentieux européen existant sur ce projet autoroutier, et son incidence sur le vison, et les autres espèces protégées (loutre, Cistude, ...), il faut attirer

Ministère de l'écologie et du Développement Durable
20, avenue de Ségur - 75302 Paris 07 SP
Tél : 01 42 19 20 21 - www.ecologie.gouv.fr

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'AP', located at the bottom right of the page.

l'attention du futur concessionnaire sur l'exemplarité des études et des réalisations attendues dans ce domaine.

- **Mesures compensatoires**

Je note que :

- « Pour compenser les effets du projet sur l'ensemble des habitats d'intérêt communautaire ou sur les habitats nécessaires à des espèces animales ou végétales patrimoniales, l'Etat s'engage à rechercher, re-qualifier éventuellement et conserver environ 65 ha de biotopes remarquables. Cette quantification, aujourd'hui a minima, sera à réévaluer en fonction du projet définitif. »

- L'acquisition et les mesures de gestion seront étudiées et réalisées en concertation avec la DIREN. J'ajouterais que ces mesures devront faire l'objet d'une concertation au niveau du comité technique de suivi des mesures environnementales.

Ces mesures ont joué un rôle dans l'appréciation des impacts du projet par les services instructeurs et le public. Il est donc essentiel que leur mise en œuvre soit effective. A ce titre, l'analyse de la mise en œuvre des mesures d'acquisition de terrain (choix des terrains présentant un intérêt pour la continuité du réseau écologique, partenariats et procédures administratives à engager, modalités de suivi de la mesure, coûts correspondants, etc.) aurait dû être engagée au moins dès le stade APS.

- **Eau, milieux aquatiques, zones humides**

Les résultats de l'étude complémentaire sur l'eau et les milieux aquatiques prochainement terminée doivent absolument être intégrés à cette pièce, ne l'étant pas dans le contrat de concession jusqu'à présent. Entre autre, cette étude doit permettre de définir les modalités de franchissement de l'ensemble des cours d'eau et les techniques et mesures nécessaires à la limitation des impacts sur les zones humides.

Concernant les franchissements des cours d'eau identifiés au stade de l'APS et dans les différentes offres des concessionnaires (cf. tableau suivant) comme présentant des intérêts écologiques (et paysager pour le Gabas), les dimensionnements (ouverture au sol) retenus à ce stade doivent figurer dans la partie écrite du document.

Cours d'eau	Ouverture au sol minimale(en m)
Le Ciron	110
Le Rejons	70
Le Ribarrouy	40
La Douze	200
Le Corbleu	65
Le Midou	120
Le Ludon	85
Le Barrouquet	90
Le Cassagne	60
Le Gabas	350
Le Luy de France	42
Le Ruimayou	150
Le Luy de Béarn	70
L'Aygue Longue	20

Si une solution différente est proposée par le concessionnaire, une concertation avec le comité technique de suivi des mesures environnementales devra être établie.

- **Transparence écologique de l'infrastructure**

Je note que des études plus précises sur les habitats, la répartition et les flux des populations d'espèces animales seront réalisées afin de définir les possibilités de franchissement de l'infrastructure pour la grande et la petite faune.

Le guide du SETRA « aménagements et mesures pour la petite faune » de 2005 pose un principe général de rétablissement d'une possibilité de traversée pour la petite faune tous les 300 mètres, avec la nécessité, le cas échéant, d'un passage tous les 30 mètres, dans les zones à enjeux écologiques forts, ce qui est notamment le cas des zones humides et des espaces protégés.

Concernant plus spécifiquement la grande faune, deux passages spécifiques sont d'ores et déjà prévus : les études complémentaires permettront de démontrer si leur nombre est suffisant. Le positionnement exact de ces passages doit être mis en relation avec les perspectives d'évolution des territoires environnants afin de s'assurer de leur efficacité. Leur dimensionnement doit être défini en fonction des recommandations du SETRA, la largeur du passage ne devant pas être inférieure à 25 mètres pour permettre le passage du cerf.

- **implantation des aires de services, échangeurs, pistes de chantiers, bassins d'assainissement, etc.**

L'étude d'impact manquait de précision sur ces points : la définition de ces implantations devra se faire en concertation avec le groupe technique de suivi des mesures environnementales, afin d'éviter des implantations dans des zones à enjeux environnementaux forts.

- **Réaménagements fonciers**

Les réaménagements fonciers consécutifs à la construction de l'infrastructure ne doivent pas remettre en cause la fonctionnalité des mesures environnementales réalisées par le concessionnaire (passages à faune notamment). Aussi, le dispositif prévu dans le dossier (transmission aux conseils généraux et commissions d'aménagement foncier des études d'environnement et d'un cahier des charges pour le réaménagement foncier approuvé par la Diren, bilan environnemental, etc.) me paraît adapté. En outre, le bilan environnemental permettra un retour d'expérience sur la mise en œuvre de cette procédure.

Conclusion :

Compte-tenu des insuffisances de l'offre du concessionnaire sur de nombreux points lors de la remise des offres, je souhaite que mes services soient associés à la définition des études environnementales à réaliser par le concessionnaire et qu'ils soient destinataires des études d'APA afin d'émettre un avis sur le projet abouti, avant l'engagement des travaux. Dans une telle configuration d'instruction de dossier, on pourrait réfléchir à l'intérêt que présenterait une relecture de la pièce environnement du contrat de concession. Le cas échéant, mes services sont disponibles pour cet examen.

Le Directeur des Etudes Economiques
et de l'évaluation environnementale

SIGNE

Guillaume SAINTENY

Copie : Diren Aquitaine

