



BEARN ADOUR  
PYRENEES  
www.bap-europe.com

Bordeaux-Pau-Oloron-Somport-Saragosse  
Associez-vous à notre action pour des liaisons modernes

# BAP se mobilise, avec les Aquitains, pour l'enquête publique

Nous y voilà ! Ou presque... L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), qui aurait pu s'ouvrir il y a huit ans si le dossier ne s'était lamentablement perdu dans le dédale des tergiversations politiques et des considérations idéologiques, va débuter le 3 avril 2006.

Cet acte administratif est important, même s'il n'est pas aussi concret que le sera le premier coup de pioche, lourd de symbole, de cette autoroute rêvée depuis vingt ans. Important parce qu'après l'interminable procédure qui a été enclenchée pour mettre d'accord tous les partenaires sur le montage financier, pour mener la concertation avec les acteurs du territoire et les citoyens, pour désigner le concessionnaire et pour choisir le scénario retenu - la concession totale pour un itinéraire neuf entre Langon et Lescar - nous entrons enfin dans le vif du sujet.

Jusqu'au 15 mai 2006, tous ceux qui, comme les centaines d'adhérents de BAP, réclament avec une impatience justifiée ce lien routier vital, moderne et sûr avec la métropole régionale, vont donc pouvoir rencontrer les commissaires-enquêteurs et leur présenter tous les arguments qu'ils égrènent comme un chapelet sans fin depuis des années.

### Un acte réfléchi

La participation à l'enquête de notre association qui regroupe, à côté d'innombrables décideurs socio-économiques, de non moins innombrables usagers de la route - de cette épuisante route de Bordeaux - est un acte

mûrement réfléchi et raisonné.

Qu'on le veuille ou non, l'ère de l'automobile et du transport routier n'est pas près de s'achever. Et celle du ferroviaire dont nous souhaitons évi-

de réels traumatismes dans les régions traversées. Certaines familles peuvent se trouver obligées de quitter la demeure à laquelle elles sont attachées, d'autres peuvent voir leur environnement perturbé, certaines proprié-

tés agricoles peuvent être bouleversées.

### Pas n'importe quoi

Parce que nous sommes sensibles aux aspects humains d'une telle opération, nous sommes, nous aussi, à BAP, soucieux de vouloir que notre région ne soit pas saccagée, qu'y soient préservés notre patrimoine végétal, arboricole, floral et hydraulique, nos petites bêtes et notre grande faune, nos sites, nos villages et nos côteaux. Sur ce plan, il semble que l'administration c'est à dire les services de l'Équipement et de la DIREN (Direction de l'Environnement) aient passé au peigne fin les régions traversées - voir les documents ouverts au public pendant l'enquête. On n'y fera pas n'importe quoi ! Ce qui ne nous exonère pas de demeurer, quant à nous, extrêmement vigilants sur tous les aspects de ce dossier.

demment qu'elle s'enrichisse pour l'acheminement du fret, si elle est partout affirmée comme une nécessité, n'est hélas ! pas près d'être opérationnelle.

### Rapprocher les hommes

Qu'on le veuille ou non, les autoroutes sont, partout où elles existent, un facteur indiscutable de progrès et de développement. Elles participent au désenclavement des régions, elles favorisent les échanges, rapprochent les hommes et épargnent des vies humaines.

Nous sommes tous très conscients, au sein de notre association que, si un ouvrage tel que celui-là s'impose pour l'intérêt général, il peut générer aussi



## Au sommaire de ce dossier spécial A65

■ BAP se mobilise avec les Aquitains ..... page 1

■ Pourquoi l'A65 Langon-Pau est-elle vitale ..... pages 2 et 3

- Un vide inacceptable dans le maillage autoroutier français
- Trop de drames et de morts entre Bordeaux et Pau

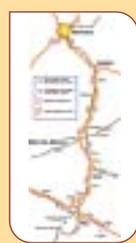


- Une route actuelle très indigente et dissuasive
- Un impératif pour le développement économique et le tourisme

■ Les étapes de la réalisation de l'A65 ..... pages 4 et 5

- Glossaire
- Une histoire déjà longue de 18 ans

■ Une autoroute entièrement concédée pages 6 et 7



- Les inconvénients de l'aménagement sur place
- Combien ça va coûter ?
- 50/60 minutes de moins entre Bordeaux et Pau

■ Les réponses aux questions que vous vous posez ..... pages 8 et 9

- Comment s'articulera la circulation au nord-ouest de Pau



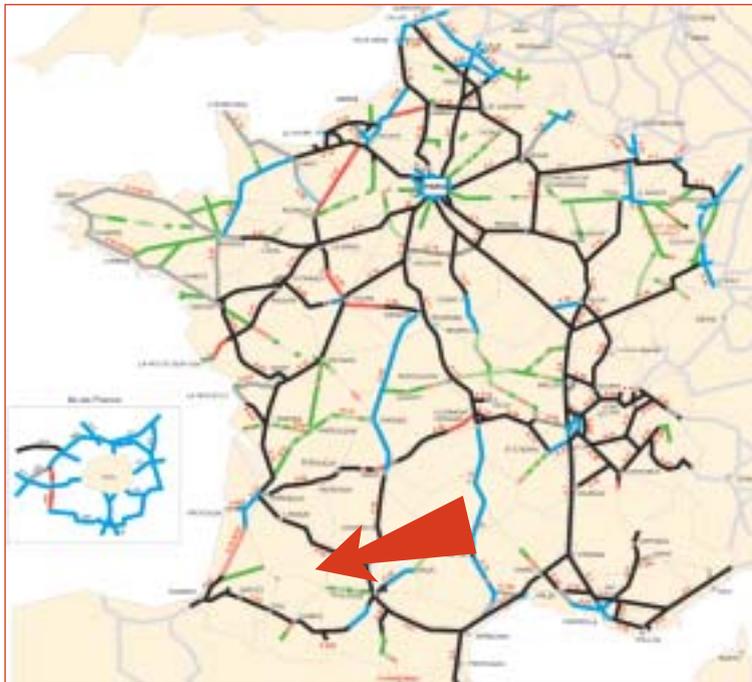
- La déviation d'Aire incluse dans l'autoroute
- Des dispositifs pour réaménager l'espace agricole

■ A quoi sert une Déclaration d'Utilité Publique? ..... page 10

- Où et quand rencontrer les commissaires enquêteurs?

# Pourquoi l'A65 Pau-

## ■ Un vide inacceptable à combler dans le maillage autoroutier français



Alors que partout dans l'Hexagone et chez nos voisins européens le réseau autoroutier est dense, sauf évidemment dans les régions très montagneuses, l'Aquitaine apparaît comme oubliée par la politique d'aménagement.

Pau, qui rayonne sur les pays de l'Adour avec un bassin de population de 270 000 habitants, est aujourd'hui, dans notre pays, la seule importante agglomération, en France, à ne pas être reliée à sa métropole régionale par une liaison moderne, rapide, confortable et sûre. De plus adossé aux Pyrénées, le Béarn, comme d'ailleurs la Bigorre et une partie du Pays basque intérieur, ne peut échapper à la situation très pénalisante d'enclavement que transversalement - ou grâce à la voie aérienne -, alors que les flux

d'échanges majeurs se font dans le sens nord-sud.

L'A65, construite en site propre et concédée, est donc la liaison autoroutière indispensable à l'équilibre de l'Aquitaine. Elle reliera Bordeaux à Pau, - dans le même temps, enfin, que l'A64 de Pau à Toulouse -, les deux pôles urbains principaux de la région ; elle irriguera positivement les régions intermédiaires, celles de Mont-de-Marsan et l'Armagnac et au-delà ; elle favorisera une communication nettement plus ouverte avec les régions du centre ouest et le nord de l'Europe.

Ce vide sidéral, inacceptable, handicapant, qu'avec BAP, des dizaines de milliers d'usagers souhaitent ardemment, aurait dû être comblé depuis plus de dix ans!

← Cette carte des autoroutes et routes nationales assimilées (à 2x2 voies) de la Direction des routes, datant du 1<sup>er</sup> janvier 2005, est très explicite. Elle montre un grand espace vierge, comme un no man's land désertique, entre la Garonne et les Pyrénées.

## ■ Trop de drames et de morts sur le trajet ordinaire

Les statistiques générales de la sécurité routière sont éloquentes: il y a quatre fois moins d'accidents sur une autoroute que sur une route normale. Mais doit-on considérer comme normal l'itinéraire, classé en partie nationale, en partie départementale, qui va de

Langon à Pau? Si cette liaison actuelle a la triste réputation d'être meurtrière, c'est bien parce qu'elle est inadaptée à sa fonction de grande liaison régionale. BAP, dans son premier bulletin d'information en 2001, avait relevé qu'il y avait eu, avec une distance moins longue et

un trafic quatre fois moins important, entre 1995 et 1999, autant de morts et de blessés entre Bordeaux et Pau qu'entre Bordeaux et Hendaye

Les chiffres résumés dans le tableau ci-dessous (697 accidents, 110 morts, 1039 blessés en onze ans entre Bordeaux et Pau par Langon), sont l'expression d'une terrible hécatombe. C'est d'ailleurs pour sensibiliser les conducteurs à la dangerosité de la route que l'administration a placé en divers endroits des rappels chiffrés aussi sinistres que les silhouettes noires dressées

partout où l'on a déploré des morts.

On doit à la vérité de dire que depuis trois ans, les accidents sont moins nombreux, ici comme ailleurs, en raison des mesures drastiques prises par les pouvoirs publics pour les réduire. Très bien. Mais cette médaille évidemment réjouissante à son revers: les ralentissements imposés çà et là - vitesse limitée à ...30 km/h dans certains secteurs sinueux - et la répression des excès de vitesse font qu'il faut de plus en plus de temps pour aller de Pau à



Dès la sortie de Pau, un sinistre panneau annonce le risque auquel vous vous exposez sur cet itinéraire. Le même panneau avec des chiffres aussi tristement éloquentes est dressé à Langon. (photo JMG - BAP)

### Statistique des accidents entre Bordeaux et Pau de 1994 à 2004

Accidents corporels	697
Nombre de tués	110
Nombre de blessés hospitalisés	284
Nombre de blessés non hospitalisés	755
Coût global (en millions d'euros)	190 149

# Langon est-elle vitale ?

DOSSIER  
SPÉCIAL

AUTOROUTE A65  
LANGON-PAU

## ■ Une route actuelle indigente et dissuasive

La RN 134 de Pau à Aire et les RD 934 et 932 d'Aire à Langon sont loin d'avoir le profil et les caractéristiques d'une grande liaison interrégionale. Que ce soit en Béarn où la topographie des vallées successives taillées entre les coteaux offre des rampes tortueuses et accidentées

ou plus au nord dans les Landes où les lignes droites sont souvent trompeuses car elles endorment la vigilance, l'itinéraire actuel présente, sur près de 150 km, une multitude d'obstacles, de risques, de causes de ralentissement.

Au fil des années, l'urbanisation et les

activités artisanales, commerciales et agricoles se sont développées tout au long de cet axe, créant des facteurs de risques inhérents aux départementales en zone rurale active. Bien des croisements sont devenus problématiques, le doublement des camions suppose une prise de risque, la circulation des engins agricoles s'est multipliée, de même que les traversées inopinées des chevreuils ou sangliers. Et fatalement, des restrictions de vitesse ont été imposées. Encore ne parle-t-on pas des délices de la traversée d'Aire-sur-l'Adour... En sorte que là où un automobiliste pouvait normalement accomplir les 200 km du trajet entre Bordeaux et Pau, naguère, en un peu plus de deux heures, trois heures lui sont nécessaires aujourd'hui. C'est ce qu'on appelle un itinéraire hautement dissuasif. Si dissuasif que beaucoup d'automobilistes palois, aujourd'hui, préfèrent accomplir 60 km de plus et affronter les camions de la nationale 10 en



Les croisements fréquents, hélas ! pas toujours aussi bien aménagés que celui-là près d'Astis, sont un facteur de risque supplémentaire (photo JMG-BAP).

passant par Peyrehorade et Saint-Geours-de-Maremne pour rallier Bordeaux...

C'est dire si l'autoroute constituera un progrès particulièrement bienvenu, permettant sur un trajet neuf, de parcourir la distance Pau-Langon en un peu plus d'une heure, sans fatigue et en toute sécurité. Moins de deux heures pour rejoindre Bordeaux, les Béarnais en rêvent depuis si longtemps...



L'actuelle RN 134 est souvent encombrée donc dangereuse. Les risques y sont permanents pour doubler les poids lourds ou les tracteurs agricoles (photo JMG-BAP).

## ■ Un impératif pour le développement de l'économie et du tourisme

Dans l'univers économique de ce début de siècle où les échanges ne se conçoivent et ne se développent convenablement que là où les infrastructures de communication sont adaptées, c'est-à-dire modernes, rapides et sécurisées, le Béarn et une bonne partie des Pays de l'Adour pâtissent gravement de leur enclavement.

Ne pas moderniser la liaison Pau-Bordeaux, ce serait faire injure à notre région qui a besoin elle aussi, de s'ouvrir sur l'Europe. Ce serait aussi pénaliser lourdement une économie régionale dont les potentialités ne sont pas négligeables mais qui court le risque de s'étioler si les entreprises ne peuvent communiquer plus aisément à la fois vers le nord et vers la péninsule ibérique au sud.

Que ce soient les industries chimiques du bassin de Lacq, celles qui œuvrent à Bordes (Turboméca), Oloron - Bidos (Messier-Dowty), Ogeu (PCC), Pau (Exameca) pour l'aéronautique ou pour l'agroalimentaire (Euralis), les centaines de PME de l'agglomération paloise ou du Haut-Béarn; que ce soit l'économie agricole (maïs, élevage, viticulture), toutes ces activités aspirent depuis longtemps à l'appel d'air que constituera la liaison directe Bordeaux-Pau. L'attente étant la même, bien sûr, pour les centres de



L'industrie béarnaise (ici la production de trains d'atterrissage d'Airbus à l'usine Messier-Dowty de Bidos) a besoin d'infrastructures modernes pour se développer ou simplement maintenir son activité à un bon niveau. (photo J.L. Duzert).

Recherches scientifiques ou universitaires (Université, Centre Feger de Total, Hélioparc, Cité multimédia).

Comment ne pas considérer enfin comme fondamentale cette A 65 pour le développement du tourisme béarnais, souletin et bigourdan? Combien de Girondins, de Charentais, de Vendéens, ne sont-

ils pas tentés de choisir à l'heure actuelle d'autres destinations pour les week-ends à la neige ou de randonnées en montagne, ou encore pour les cures thermales, faute de pouvoir accéder vite et confortablement aux stations de notre région?



Les stations béarnaises (ici Gourette) et souletines et bien sûr celles aussi des Hautes-Pyrénées attendent l'autoroute depuis longtemps (photo JMG-BAP).

# ■ Les étapes de la réalisation de l'autoroute A65

## 1 - ETUDES PRELIMINAIRES

Il s'agit de la première procédure menée par l'État, en l'occurrence par la Direction des Routes au ministère de l'Équipement et des Transports (zone d'étude large - 10 à 20 km). En ce qui concerne l'A65, ces études remontent à 1994 (décision ministérielle du 13/01/1994) et ont abouti à une seconde décision ministérielle (29 mars 1996).\*

1. Définition de l'aire d'étude
2. Recueil des données techniques, économiques et d'environnement
3. Synthèse des perspectives d'aménagement local
4. Comparaison de variantes de fuseau de passage de 1 km de largeur environ
5. Débat avec les responsables politiques, sociaux, économiques et associatifs
6. Choix d'un fuseau de 1 km

## 2 - AVANT-PROJET SOMMAIRE

Les études se font plus précises puisqu'elles se réalisent dans un fuseau de 1 km de largeur environ. Celles de l'A65 se sont déroulées en 1996. Elles sont reprises, quelques années plus tard, deux bandes de 300 m étant approuvées par décision ministérielle en... janvier 2002

1. Recueil des données techniques, économiques et d'environnement
2. Recherche et comparaison des variantes de bandes de tracé de 300 m et des variantes d'échangeurs
3. Poursuite de la concertation avec les élus locaux
4. Choix d'une bande de 300 m et d'un système d'échanges
5. Étude plus précise de la bande choisie et de ses effets prévisibles (socio-économiques et environnementaux)
6. Approbation ministérielle du dossier d'avant-projet sommaire (accompagné d'un cahier des charges, du bilan de la concertation et de la synthèse des perspectives d'aménagement)

## 3 - LANCEMENT DE L'APPEL D'OFFRES POUR LA CONCESSION

La Direction des Routes lance en avril 2003 l'appel à candidatures des concessionnaires. La procédure est toute nouvelle. En effet, les sociétés intéressées admises à présenter une offre sont invitées, dans une première phase ne donnant lieu ni à classement, ni à sélection, à procéder à une analyse approfondie des trois scénarios de programme proposés par le concédant.

## 4 - LA CONCERTATION PUBLIQUE

Quatre groupements de sociétés candidats à la concession remettent leur projet à la Direction des Routes (janvier 2005), en précisant leur choix du scénario de concession totale qui leur paraît le moins coûteux. L'administration - Direction régionale de l'Équipement, maître d'ouvrage - organise une concertation publique dans les principales villes situées sur l'itinéraire pour recueillir l'avis des acteurs locaux et des populations concernées.

## 5 - LA DEUXIÈME PHASE DE L'APPEL D'OFFRES

L'accord financier étant intervenu entre l'État et les collectivités territoriales appelées à participer au financement du projet, le ministre de l'Équipement et des Transports lance la 2<sup>e</sup> phase de l'appel d'offres aux sociétés (août 2005). Il s'agit pour les quatre groupe-

ments retenus de faire maintenant « une offre de base technique et financière détaillée à partir du scénario concessif ». Cette deuxième phase prend fin en décembre 2005. La Direction des Routes engage désormais (en 2006) les négociations « sur le projet de convention de concession avec le ou les candidats pressentis à l'issue de l'examen des offres de la commission consultative ».

## 6 - L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique comprenant l'étude d'impact sur l'environnement (sur la bande des 300 m) et l'évaluation économique et sociale (loi d'orientation des transports intérieurs) se déroule d'avril à mai 2006 dans toutes les communes situées sur le parcours de l'autoroute.

## 7- LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Entre 12 et 18 mois après le début de l'enquête publique et l'avis du Conseil d'État (soit entre avril et octobre 2007), intervient la signature par le Premier ministre du décret de Déclaration d'Utilité Publique.

## 8 - CONCESSION DE L'AUTOROUTE

Avec la publication des engagements de l'État et après l'avis du Conseil d'État, le Premier ministre signe le contrat de concession avec le groupement de sociétés qui aura été choisi par le ministère au terme de la dernière phase de l'appel d'offres. Cette signature devrait intervenir à la fin de 2006.\*

## 9 - AVANT-PROJET AUTOROUTIER

L'État lui ayant confié la maîtrise d'ouvrage, la société concessionnaire choisie procède à l'étude du tracé précis de l'autoroute et aux acquisitions foncières tout au long des années 2007 et 2008

- Sont étudiés : la géométrie du tracé, l'optimisation des déblais/remblais, l'insertion paysagère, les dispositifs environnementaux, la structure des ouvrages d'art et des chaussées, les équipements de sécurité, le positionnement des aires.
- Définition géométrique de l'emprise, des échangeurs, des rétablissements de voiries, en concertation avec les élus, riverains, associations, administrations locales...
- Procédures d'autorisation : enquêtes parcellaires, application de la loi sur l'eau, établissements classés, etc.
- Acquisitions foncières, remembrements

## 10 - RÉALISATION DE L'AUTOROUTE

En 2008, la société concessionnaire engage la construction de l'autoroute sur la base d'un tracé précis

- Les travaux généraux durent entre deux ans et demi et trois ans : terrassements, ouvrages d'art, rétablissement des voies de communication, ouvrages de protection de l'environnement et chaussées
- Mise en place des équipements d'exploitation : glissières, clôtures, signalisation, réseaux de communication, panneaux de message variable
- Un architecte se voit confier, après concours, la réalisation des bâtiments (gares de péage, centres d'entretien, etc.)
- Inspections avant mise en service (respect des engagements de l'État et visite de sécurité)

## 11 - MISE EN SERVICE TOTALE DE L'AUTOROUTE EN 2011/2012

\*Lire aussi "Une histoire de 18 ans" page 5 et "La genèse du projet" page 6.

## Glossaire

**Autoroute**: Route à chaussées séparées comportant chacune au moins deux voies par sens en section courante, à échanges systématiquement dénivelés, sans accès riverains.

**Aire annexe**: Emplacement aménagé à proximité de la plateforme principale, destiné à offrir des services spécifiques aux usagers ou aux exploitants.

**Aire de repos**: Aire annexe destinée au stationnement des véhicules pour le repos et la détente des usagers

**Aire de service**: Aire de repos équipée d'une station service permanente et offrant généralement des prestations commerciales complémentaires

**Barrière de péage**: Ensemble de voies de péage situé transversalement à l'axe d'une autoroute et interceptant la totalité du trafic dans les deux sens

**Barrière de sécurité, Dispositif de retenue**: Ensemble des dispositifs destinés à limiter les conséquences d'une sortie de chaussée en maintenant les véhicules sur la partie roulable de la route ou à les stopper

**Bretelle**: Voie assurant la transition entre une autoroute et une autre voie

**Carrefour de raccordement**: Dans un diffuseur, carrefour plan où une ou plusieurs bretelles venant de l'autoroute se raccordent à la voirie ordinaire

**Diffuseur**: Echangeur entre une autoroute et le réseau routier ordinaire

**Echangeur ou Carrefour dénivelé**: Carrefour dont les échanges sont séparés les uns des autres et gérés en dehors des axes principaux. Terme générique désignant à la fois les diffuseurs et les nœuds.

**Gare de péage**: Ensemble des installations liées, en un site donné, à la perception du péage

**Nœud (autoroutier)**: Echangeur entre deux autoroutes



Rien ne dit que ce système de nœud autoroutier, conçu en trèfle, sera choisi pour Lescar. (Photothèque ASF)

**Ouvrage d'art courant**: Passage supérieur (P.S.): rétablissement d'une voie par-dessus l'autoroute

**Passage inférieur (P.I.)**: rétablissement d'une voie en dessous de l'autoroute

**Péage fermé**: Système de péage comprenant les gares en barrières ou sur diffuseurs et contrôlant la totalité des véhicules entrant et sortant du dispositif. Le montant perçu en sortie est fonction du parcours effectué et de la classe de véhicule

**Ex. : autoroute A64 Bayonne-Toulouse**

**Péage ouvert**: Système de péage comprenant les gares en barrières ou sur diffuseurs interceptant la totalité du trafic pour percevoir, en un ou plusieurs points d'un itinéraire, une somme identique pour chaque classe de véhicules, quelles que soient leurs origines et leurs destinations

**Ex. : autoroute A63 Béthobie-Labenne**

# ■ Les commissions de BAP à l'ouvrage

**D**epuis la création de BAP, la commission de l'autoroute Bordeaux-Pau, composée de nombreux membres, certains très experts dans le domaine des grandes infrastructures routières et des travaux publics, épluche toutes les questions relatives aux problèmes posés par le projet d'autoroute Langon-Pau, à commencer par les inconvénients qui résultent de sa... non-réalisation. Pour l'élaboration de ce document spécial, la commission qu'anime depuis quelques mois Philippe Bézier a travaillé en commun avec la commission information/communication qu'anime



Assis de gauche à droite, François Hun, Jean-Pierre Mariné, président de BAP, Josette Journaux, Robert Paillasa, Sandrine Taris. Debout : Pierre Malaganne, Philippe Bézier, Jean-Michel Guillot, Hubert Thevenon, Philippe Dehecq, Christian Bombédiac et Jean-Michel Lamaison. Manquent sur cette photo, Gabriel Loudet, Jacques Nadal, Jean Tuquet et Hervé Turpin. (photo BAP)

**DOSSIER  
SPÉCIAL  
AUTOROUTE A65  
LANGON-PAU**

Jean-Michel Guillot. Plusieurs réunions de travail, ajoutées à des déplacements sur le terrain ou à Bordeaux ont été nécessaires pour bâtir ce bulletin exceptionnel qui n'a d'autre but que d'informer, le plus objectivement possible, sur la nécessité de réaliser au plus vite l'A65.

## ■ Une histoire déjà longue de 18 ans

**23/10/1988** - A Pau, création de l'Association pour l'axe européen Bordeaux-Valencia, qui réunit les CCI d'Aquitaine, d'Aragon et de Valencia

**27/04/1989** - Création de l'association pour la promotion de l'axe Bordeaux-Valence 26/05/1992 - Constitution du "Manifeste du 26 mai" regroupant 13 organisations, socioprofessionnelles pour Bordeaux - Valence et le tunnel du Somport

**20/12/1993** - Le conseil régional demande la reconnaissance de l'intérêt de Bordeaux - Pau.

**13/01/1994** - Edouard Balladur décide d'accélérer l'amélioration de Bordeaux - Pau en 2x2 voies.

**20/10/1994** - Décision ministérielle : choix de l'itinéraire par Langon (études préliminaires du fuseau des 1000 m)

**3/07/1995** - Bernard Bosson fixe pour 2000 la liaison Bordeaux - Pau en 4 voies sur tout le parcours

**29/03/1996** - Bernard Pons arrête le fuseau d'étude des 1000 m

**23/06/1996** - La CEE inscrit Langon-Pau au schéma du réseau trans-européen du transport.

**06/1997** - Jean-Claude Gayssot suspend les études concernant l'A65.

**1/01/1998** - Fin de l'adossement

**2/03/1998** - Jacques Valade confirme la priorité du dossier pour la région.

**27/03/1998** - Alain Rousset rappelle l'urgence du projet.

**14/11/1998** - Réunion publique du "manifeste du 26 mai 1992" en faveur de la liaison rapide Pau - Bordeaux.

**8/06/1999** - Alain Rousset demande la réinscription des études pour le contournement d'Aire.

**12/1999** - Dossier du parti d'aménagement établi par le CETE d'Aquitaine.

**28/01/2000** - Le Directeur des Routes indique que la Langon - Pau sera entièrement concédée pour une autoroute à 2x2 voies qui pourrait être achevée avant 2010, et que la déviation d'Aire-sur-

l'Adour, maintenue au contrat de plan, pourrait être terminée avant 2004

**13/07/2000** - Le Directeur des Routes confirme que "le principe d'une liaison sûre et rapide à 2x2 voies entre Langon et Pau fait l'objet d'un large accord justifiant son inscription dans le cadre des schémas de service collectifs en cours d'instruction" et la définition de 3 scénarios et d'un calendrier propre à l'A65 avec réalisation à l'horizon 2010.

**10/2000** - Création de l'association BEARN ADOUR PYRENEES

**10/04/2001** - Devant les élus du département des PA concernés par le projet, le directeur départemental de l'Équipement expose les grandes lignes du projet.

**7/01/2002** - Décision ministérielle fixant les bandes de 300 mètres, Jean-Claude Gayssot, Ministre de l'Équipement donne son accord pour poursuivre les études de l'APS.

**1/06/2002** - BAP inaugure solennellement à Serres-Castet une borne symbolisant le kilomètre 1 de la future autoroute.

**25/10/2002** - Lancement du chantier de la première tranche de la déviation d'Aire-sur-l'Adour.

**28/10/2002** - A Pau, Gilles de Robien, ministre de l'Équipement se propose de « ramasser vigoureusement » le dossier de l'autoroute Pau-Bordeaux et annonce qu'il lancera en décembre l'appel d'offres aux sociétés candidates.

**14/12/2002** - Réunis à Pau à l'initiative de BAP, Alain Juppé, Alain Rousset, François Bayrou, André Labarrère et les représentants des organisations socioprofessionnelles de l'Aquitaine et de l'Aragon signent deux lettres au Président de la République et au Premier Ministre, pour leur demander de soutenir les projets d'aménagement, notamment l'autoroute Langon-Pau.

**25/03/2003** - Le Conseil Général des PA inscrit une provision de 2 M€ pour le « stockage du foncier » en prévision de la réalisation de l'autoroute Pau-Langon.

**11/04/2003** - La Direction des Routes lance l'appel à candidatures des concessionnaires de l'autoroute Bordeaux-Pau.

**20/05/2003** - A l'Assemblée Nationale où l'on débat de la politique des transports pour la période 2003-2020, Gilles de Robien confirme que la remise de candidatures à l'appel à concessionnaires, pour Langon-Pau est fixée au 18 juin 2003.

**18/06/2003** - Quatre groupements d'entreprises ont répondu à l'appel d'offres relatif à la liaison Pau-Langon.

**18/12/2003** - Le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) retient parmi les cinquante projets soumis à son examen, l'A65 Langon-Pau qui pourrait être terminée entre 2010 et 2012.

**25/02/2004** - Alain Rousset, Henri Emmanuelli, Jean-Jacques Lasserre et le Préfet des PA, lors d'une réunion au Ministère de l'Équipement, sur le dossier de Langon-Pau indiquent leur préférence pour une autoroute entièrement concédée.

**19/01/2005** - Alain Géhin, préfet de la région Aquitaine annonce officiellement que la consultation des sociétés concessionnaires a donné des réponses "extrêmement positives". Tous se prononcent pour une autoroute concédée de bout en bout.

**11/03/2005** - Le préfet de région réunit tous les élus concernés pour lancer la concertation publique sur le choix des scénarios de concession. Le directeur régional de l'Équipement précise que c'est la concession totale qui est la moins coûteuse pour les finances publiques. Le nouvel objectif pour la mise en service est 2012...

**15/03/2005** - A la CCI de Pau, le préfet des PA et le directeur régional de l'Équipement présentent le projet d'autoroute aux élus et décideurs institutionnels. Apparaît clairement dans le débat, le problème des échangeurs, le président du conseil général des PA en voulant d'entrée de jeu, un à Thèze et un autre à Garlin.

**11/04/2005** - Le Conseil régional d'Aquitaine se prononce pour le tout

autoroutier sur l'itinéraire Pau-Langon. Les Verts votent contre.

**2/06/2005** - André Labarrère annonce que la Communauté d'agglomération de Pau financera la sortie de Lescar, soit la moitié des 10 millions d'euros que représente cette opération.

**3/06/2005** - Jean-Jacques Lasserre réunit au Parlement de Navarre l'ensemble des élus ainsi que les présidents de chambres consulaires et BAP. Une motion est approuvée unanimement pour demander deux échangeurs en nord-Béarn.

**30/06/2005** - André Labarrère et Jean-Jacques Lasserre annoncent qu'un accord vient d'être conclu entre eux concernant le financement de l'A65.

**26/07/2005** - Jean-Jacques Lasserre donne son accord au préfet de région sur le montant global du dossier financier de l'A65. Alain Géhin lui confirme la réalisation de l'échangeur de Garlin ainsi que la possibilité de raccorder la nouvelle liaison Pau-Oloron sur le nœud autoroutier A64-A65.

**2/08/2005** - Le ministre de l'Équipement, Dominique Perben, lance la deuxième phase de l'appel d'offres pour la concession de l'autoroute A65 Langon-Pau.

**2/09/2005** - Le Premier ministre, Dominique de Villepin, confirme le lancement des grands projets arrêtés par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire et notamment l'autoroute Langon-Pau en 2006.

**16/11/2005** - Le projet d'une autoroute entièrement concédée et à péage est retenu par décision ministérielle.

**22/12/2005** - Les quatre groupements d'entreprises candidates à la concession de l'A65 déposent leurs dossiers à la Direction des Routes. Les montages financiers proposés seraient plus favorables que les premières estimations.

**3/04/2006** - Ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

# Genèse du projet

## ■ Une autoroute en tracé neuf, entièrement concédée

La genèse de l'autoroute Langon-Pau, plus connue sous le nom de Bordeaux-Pau, remonte presque à la nuit des temps. En fait, on emprunterait déjà l'A65 depuis quelques années si tout le monde, à commencer par les élus, était tombé d'accord plus tôt sur la nécessité de la réaliser et sur quel itinéraire la construire.

Les avis furent partagés, à un certain moment, entre trois directions possibles depuis Pau :

- le raccordement à la Nationale 10 par l'ouest à Saint-Geours ou Castets,
- le trajet par Mont-de-Marsan par la Haute-lande avec raccordement à la 10 au Muret,
- enfin l'itinéraire par Aire-sur-l'Adour et Roquefort avec une connexion sur l'A62 à Langon.

Ce dernier trajet s'imposa logiquement vers la fin des années 1980 - surtout sous l'impulsion des CCI de Pau, des Landes et de la Gironde - comme le plus cohérent et le plus susceptible de convenir à sa fonction essentielle : rapprocher les deux plus importants pôles urbains de l'Aquitaine et irriguer toutes les régions intermédiaires : le Madiranais, le Tursan, le secteur de Mont-de-Marsan, le Gabardan, l'Armagnac, le Bazadais.

Il fallut attendre 1993 pour voir le Conseil régional d'Aquitaine demander à l'Etat la reconnaissance de l'intérêt de la Pau-Bordeaux.

On put croire le projet bien lancé en 1994. De fait, il était bien sur le rail lorsque, en 1997, alors qu'était engagée l'étude à l'intérieur de la bande des 300m, Jean-Claude Gayssot, alors ministre de l'Equipement, suspendit les études...

### Un dossier frappé de léthargie

Dès lors, il y eut une longue période pleine d'incertitudes, d'appréhensions et de blocages divers, politiques, idéologiques et même techniques comme la suppression du principe de l'adossement (1) qui compliqua tout sur le plan financier.

Comme le dossier semblait frappé de léthargie, une légitime impatience naquit en Béarn dans les rangs des décideurs socioéconomiques et des citoyens/usagers qui donna lieu à la naissance de BAP. L'association commença alors à secouer le tronc de l'arbre étatique et les branches de l'aréopage politique régional, certaines, notamment au Conseil régional s'étant animées d'elles-mêmes, à la même époque, sous l'impulsion d'Alain Rousset.

En fait, seul démarra en 2002 le projet de la déviation d'Aire-sur-l'Adour dans le cadre du contrat de plan Etat-Région. Il faut dire qu'on passa beaucoup de temps à se pencher sur l'avant-projet sommaire de la liaison et à réfléchir à trois scénarios possibles pour réaliser une deux fois deux voies « rapide et sûre ».

De procédures en procédures, de consultations de sociétés candidates à la concession en quête d'avis officiels (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, Assemblée nationale, etc.) beaucoup - trop - de temps s'écoula jusqu'au printemps de 2005 où l'on commença à présenter aux acteurs locaux et au public le scénario retenu au terme de la première phase de consultation des groupements de sociétés intéressés par l'opération.

### 4 candidats, 3 scénarios

La seconde phase de l'appel d'offres pour la concession se poursuit actuellement, en parallèle avec l'enquête

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

La procédure d'appel d'offres en question est utilisée pour la première fois en France. Elle concerne la désignation du groupement de sociétés qui sera appelé à construire l'autoroute et, ensuite, à en assurer l'exploitation.

A la suite de l'appel public à candidature lancé le 7 mai 2003 par le ministère de l'Equipement et des Transports, quatre groupements se mirent sur les rangs :

- ASF (Autoroutes du Sud de la France) associé à l'espagnol Abertis
- Eiffage associé à la SANEF (Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France)
- Bouygues associé à EGIS
- L'allemand Bilfinger und Berger associé à Razel et à la SAPRR (Société des autoroutes de Paris-Rhin-Rhône)

Ces quatre groupements furent appelés à formuler un diagnostic sur trois scénarios proposés par la Direction des Routes :

- 1 - Autoroute entièrement concédée entre Pau et Langon (142 km)
- 2 - Autoroute concédée entre Pau et Aire (43 km), tout le reste de l'itinéraire étant aménagé sur place en 2x2 voies dans le cadre du contrat de plan Etat-Région.
- 3 - Autoroute concédée entre Pau et Aire, et entre Captieux et Langon (31 km), le reste étant aménagé sur place en 2 x 2 voies

Avec quelques semaines de retard, les candidats remirent un diagnostic des scénarios et des propositions en vue d'une optimisation du montage du projet au ministère de l'Equipement le 10 janvier 2005.

On ne tarda pas à savoir que tous s'étaient déclarés en faveur d'une concession totale de l'itinéraire en tracé neuf.

### Financement public :

#### la concession moins coûteuse

Le paramètre du financement n'était pas le moins important. Les candidats à la concession démontrèrent que, dans le cas des scénarios 2 et 3, le besoin de financement public serait largement supérieur, respectivement plus de 800 millions d'euros et 950 millions d'euros. Pourquoi ? Parce que les coûts d'exploitation des sections non-concédées seraient ultérieurement supportés par l'Etat et les collectivités territoriales (pas de recettes de péage là où il n'y a pas de concession).

De plus, l'expérience prouve que la réalisation des ouvrages non concédés s'éternise considérablement. Or, il y a urgence. L'affaire traîne depuis trop longtemps !

### Concertation : oui

Forte de ces données, la Direction régionale de l'Equipement à qui le ministère a délégué la maîtrise d'ouvrage, présenta en mars 2005 le projet aux décideurs institutionnels et entama dans les semaines qui suivirent une concertation publique d'où se dégagèrent un assez large consensus en faveur de la formule proposée, le débat se focalisant surtout sur les échangeurs.

Un accord étant intervenu cet été pour le financement global de l'opération (lire par ailleurs) le ministre de

l'Equipement et des Transports, Dominique Perben, décida de lancer, le 2 août 2005, la deuxième phase de l'appel d'offres pour la concession de l'autoroute A65 Langon-Pau.

Les quatre groupements de sociétés qui ont participé au premier appel d'offres ont donc remis leurs offres techniques - le cahier des charges imposé aux candidats n'est pas rendu public - et principalement financières le 23 décembre 2005.

Les services de la Direction des Routes et de la DRE vont donc les étudier dans le détail et poursuivre la discussion avec les candidats afin que leur choix soit mieux éclairé, la signature du contrat de concession devant intervenir fin 2006/début 2007 après la déclaration d'utilité publique (DUP). Le ministère avait déclaré qu'elle interviendrait à l'automne 2006...

(1) Avec la fin de l'adossement imposée par la réglementation européenne, une société d'autoroute ne peut plus financer de nouveaux tronçons avec le péage perçu sur les anciens et les plus rentables. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, les nouvelles sections d'autoroute font l'objet d'appels d'offres ouverts aux sociétés d'économie mixte et aux sociétés privées qui peuvent recevoir une subvention de l'Etat et des collectivités territoriales concernées.

## Les inconvénients de l'aménagement sur place

L'expérience montre que les aménagements des routes express à deux fois deux voies présentent en général de très sérieux inconvénients.

**D'abord sur le plan technique :** il faut résoudre le problème des bourgades traversées (Serres-Castet, Navailles-Angos, Astis, Claracq, Sarron, Saint-Agnet et Saint-Gein), donc réaliser des déviations à proximité ou dans des zones urbanisées, régler tous les problèmes de desserte du trafic local sans obtenir toujours les meilleurs dispositifs de sécurité (croisements hypothétiques, obligation de ralentir fortement la vitesse). Sans parler de la gêne pour les riverains et les usagers pendant plusieurs années.

**Il faut ensuite et surtout obtenir les ... crédits** de la part de l'Etat, pour le moins désargenté depuis quelques années, et des collectivités impliquées dans les contrats plan Etat-Région.

On connaît les résultats : il suffit de voir le temps qui a été mis pour construire les 2500 m de la déviation de Gan (plus de huit ans, sans parler du temps passé avant à acquérir les terrains) ; celui qu'il faut pour moderniser la route en vallée d'Aspe ; celui encore nécessaire à la réalisation de la déviation d'Aire-sur-l'Adour.

Autre exemple tout à fait éloquent : le doublement de la nationale 10 à deux fois deux voies entre Bordeaux et Poitiers par Barbezieux et Angoulême (200 km) justifié par l'extrême dangerosité d'un trajet emprunté quotidiennement par des milliers de poids lourds, a été lancé au début des années 1980. Il n'est toujours pas terminé !

**Autant de bonnes raisons qui font que BAP milite pour un tracé neuf, entièrement concédée.**

# ■ 50/60 minutes de moins entre Bordeaux et Pau

## DOSSIER SPÉCIAL AUTOROUTE A65 LANGON-PAU

**Trajet** - Le trajet entre Pau et Langon par l'autoroute A65 sera de 149 km.

**Gains de temps** - Des gains de temps significatifs sont prévisibles: 50 minutes seront gagnées entre Bordeaux (rocade) et Pau (place de Verdun), 25 minutes entre Aire-sur-l'Adour et Pau, 30 minutes entre Mont-de-Marsan et Pau, 30 minutes entre Bordeaux et Tarbes.

**Communes** - Pas moins de 60 communes seront

traversées par l'A65 selon l'arrêté d'enquête : 14 en Gironde, 25 dans les Landes et 21 dans les Pyrénées-Atlantiques.

**Echangeurs** - Sept échangeurs sont prévus dès la mise en service: Bazas avec la RD33, Captieux avec la RD 124, le Caloy avec la RD 933, Aire-sur-l'Adour nord avec la RN 124, Aire-sur-l'Adour sud avec la RN 134 (demi-échangeur), Garlin avec la RN 134, Thèze avec la RN 134.

**Echangeurs (bis)** - Les échangeurs de Roquefort, les Arbouts et Uzein seront construits dans un deuxième temps, quand le niveau de trafic le justifiera.

**Connexions** - L' A65 sera connectée, au nord sur l'A62 Bordeaux-Toulouse à Langon par un nœud autoroutier ainsi qu'au sud, à Lescar, sur l'A64 Bayonne-Toulouse et sur la nouvelle liaison Pau-Oloron au moyen également d'un nœud autoroutier.

**Aires** - Le maître d'ouvrage a prévu deux couples d'aires

de service - carburant et alimentation entre Langon et Pau ainsi que trois couples d'aires de repos. C'est le concessionnaire qui déterminera leur emplacement.

**Ouvrages** - Une centaine d'ouvrages de franchissement sont prévus pour maintenir un bon niveau de communications de part et d'autre de l'autoroute. L'ouvrage le plus important (400 m de portée) sera édifié pour le franchissement de la vallée du Gabas.

**Coteaux** - En fonction des normes techniques à appliquer, la zone des coteaux béarnais sera traitée en catégorie L2 (pentes maximales admissibles -6%, avec 1 % de tolérance supplémentaire et rayons de courbure des virages plus petits). La vitesse maximale sera donc, ici, de 110 km/h.

**Péages** - L'itinéraire complet Langon-Lescar par l'A65 pourrait coûter 13 € pour une voiture et 22 € pour un poids lourd (valeur année 2004).

**Poids lourds** - A l'heure actuelle, les poids lourds représentent 15 à 16 % du trafic global entre Langon et Aire-sur-l'Adour, et 10 à 12 % du trafic entre Aire et Pau.

**Emploi** - On estime que la construction de l'autoroute va constituer un ballon d'oxygène pour l'économie régionale puisqu'elle va générer 13850 emplois directs et indirects.

## ■ Combien ça coûtera ?

Le coût total de l'investissement de l'A65, estimé par les services du ministère de l'Équipement, serait d'un peu plus d'un milliard d'euros (1 012 millions). Toutefois ce chiffre, cité dans le dossier soumis à l'enquête, serait assez sensiblement plus faible, selon les évaluations des sociétés candidates à la concession. Un accord financier global est intervenu, après bien des discussions et négociations entre les représentants de l'État et ceux des collectivités territoriales impliquées. Cet accord prévoit que le concessionnaire financera les travaux en anticipant sur les recettes des péages. Cependant, faute de pouvoir bénéficier, comme avant, du principe de l'adossement qui lui permettait d'équilibrer son budget avec les recettes des autoroutes exploitées ailleurs, le concessionnaire recevra une subvention d'équilibre. Cette subvention sera assurée pour 50 %

par l'État. Les 50 % restants seront couverts par le Conseil régional (pour la moitié de ce montant) le reste de la dépense (soit 25 % de la subvention sollicitée) étant pris en charge par les Conseils généraux des trois départements concernés. La Communauté d'agglomération de Pau apporte sa part pour le financement du diffuseur nouveau de Lescar sur l'A64, à créer dans l'opération.

En sorte que si l'on prend la dépense globale théorique d'un milliard d'euros, la part de chacun des financeurs sera la suivante :

- Concessionnaire (50 %) : 500 M€
- État (25 %) : 250 M€
- Région Aquitaine (12,5 %) : 125 M€
- Département de la Gironde (5 %) : 50 M€
- Département des Landes (2,5 %) : 25 M€
- Département des Pyrénées-Atlantiques (5%) : 50 M€

### SITES INTERNET A VISITER :

- ASF <http://www.asf.fr/control/index.aspx?alias=home>
- ABERTIS : <http://www.abertis.com/fr/>
- EIFFAGE : <http://www.eiffage.fr/>
- SANEF : <http://www.sanef.fr/fr/index.jsp>
- BOUYGUES <http://www.bouygues.fr/fr/index.asp>
- EGIS : <http://www.egis.fr/>
- Bilfinger und Berger <http://www.bilfingerberger.com/>
- RAZEL : <http://www.razel.fr/>

- SAPRR : <http://www.parishinrhone.com/>
- A65 LANGON-PAU <http://www.a65.aquitaine.equipement.gouv.fr/>
- DEVIATION D'AIRE SUR L'ADOUR [http://www.aquitaine.equipement.gouv.fr/article.php?id\\_article=222](http://www.aquitaine.equipement.gouv.fr/article.php?id_article=222)
- CONSEIL D'ETAT <http://www.conseil-etat.fr/ce/home/index.shtml>
- DIRECTION DES ROUTES <http://www.route.equipement.gouv.fr/RoutesEnFrance/index.htm>
- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT <http://www.equipement.gouv.fr/>



# DOSSIER SPÉCIAL

## AUTOROUTE A65 LANGON-PAU

### PAS DE SECTION PRIORITAIRE

Un certain nombre d'usagers béarnais ont exprimé le souhait que le concessionnaire construise prioritairement la section Lescar-Garlin, estimant que c'était celle qui leur posait le plus de problèmes. Il n'est absolument pas prévu, nous a-t-on confié à la Direction régionale de l'Équipement (DRE) que l'A65 soit mise en service par phases successives, longuement étalées dans le temps. Le concessionnaire retenu traitera les 149 km dans leur globalité et pourra ouvrir le chantier sur l'ensemble de l'itinéraire, en fonction des problèmes techniques qu'il rencontrera, les difficultés étant plus réelles dans la partie béarnaise que dans la traversée des Landes. De là à penser qu'il ouvrira la totalité de l'autoroute en même temps, c'est sans doute une affirmation qui nous semble prématurée.

### LA BRETELLE DE BARCELONNE-DU-GERS

Les décideurs politiques des Hautes-Pyrénées et du Gers ont réagi, notamment auprès d'Alain Rousset, prési-

dent de la région Aquitaine, en constatant que la bretelle autoroutière permettant aux usagers venant du Gers ou de la Bigorre d'éviter Aire depuis Barcelonne-du-Gers était « dissociée » de la construction proprement dite de l'autoroute. Cette bretelle reste dans le programme du projet global – au sens de l'étude d'impact.

### DEUX DIFFUSEURS POUR AIRE

Henri Emmanuelli et le Conseil général des Landes ont souhaité que cette déviation reste gratuite, une fois intégrée à l'autoroute, pour ses usagers. Pour ce faire deux diffuseurs sont donc nécessaires. Le giratoire provisoire au nord de la ville étant supprimé, le diffuseur de Pourrout sera le site d'accès au nord pour la gratuité. Au sud d'Aire, sera réalisé un demi-diffuseur, pour assurer la gratuité de la traversée d'Aire-sur-l'Adour.

### 2 DIFFUSEURS À GARLIN ET THÈZE

Indépendant de la connexion sur l'A64 à Lescar, le schéma initial prévoyait trois autres diffuseurs dans les Pyrénées-Atlantiques, mais seulement celui de Thèze devait être ouvert dès la mise en service de l'autoroute. Au cours de la concertation publique, une forte expression s'est manifestée, en particulier chez tous les décideurs politiques béarnais pour qu'un second diffuseur, celui de

Garlin soit prévu en même temps que celui de Thèze. Le principe en a été accepté par le maître d'ouvrage. Il est bon de savoir malgré tout que le financement de tous les diffuseurs proposés



Garlin comme Thèze aura sa gare de péage. (Photo L.Pascal pour la CCI Pau-Béarn).

dans le document présenté lors de la concertation publique est compris dans la dépense globale de l'autoroute.

### L'ÉCHANGEUR DE ROQUEFORT EN DÉBAT

Pour la desserte de Mont-de-Marsan, un diffuseur est prévu au Caloy. Mais un peu plus au nord, la municipalité de Roquefort, soutenue par le conseil général des Landes, a exprimé le vœu de voir son diffuseur ouvert lui aussi dès la mise en service de l'autoroute. Cette option est subordonnée au résultat de l'appel d'offres.

### UN PÉAGE EN SYSTÈME FERMÉ

Au stade actuel du projet, le maître d'ouvrage précise que le système de péage fonctionnera selon le principe du système fermé, tel que celui en vigueur sur l'A64. Il y aurait une barrière de péage à Langon et une autre à Lescar. Le péage serait perçu ailleurs aux gares installées sur les bretelles des diffuseurs, comme à Soumoulou, Pau, Artix ou Salies. La possibilité est cependant offerte au concessionnaire d'imaginer un autre système. En fait, ce système repose beaucoup sur le choix qui sera fait du concessionnaire.

### LA TAXE PROFESSIONNELLE POUR LES COLLECTIVITÉS « HÉBERGEANTES »

Aucune participation financière ne sera demandée aux collectivités qui bénéficieront d'un échangeur. Cependant il n'est pas interdit que, localement, les communes ou groupements de communes partagent, si elles le souhaitent, la part de financement incombant au département des Pyrénées-Atlantiques. A contrario, la commune qui « hébergera » l'échangeur ainsi que toutes celles qui seront traversées par l'autoroute percevront le produit de la taxe professionnelle puisque la société concessionnaire a un statut d'établissement commercial.

## ■ La déviation d'Aire-sur-l'Adour incluse dans l'autoroute

L'autoroute A65 inclura la déviation d'Aire-sur-l'Adour qui se construit à l'heure actuelle à une vitesse qui est loin d'être supersonique. On sait que ce projet de déviation dont on parle depuis dix ans est important puisqu'il supprimera l'un des plus gros obstacles de l'itinéraire entre Bordeaux et Pau. Pour pouvoir l'inclure, l'ouvrage qui a le statut de déviation d'agglomération sera intégré dans l'enquête d'utilité publique de l'A65 et recevra le statut autoroutier.

Pour mémoire, la déviation 2x2 voies d'Aire est longue de 10 km. La première tranche, longue de 7 km, qui va de l'embranchement sur la RN 134 au sud à un diffuseur, appelé de Pourrout, au nord de l'Adour devait être terminée en 2007 mais ne le sera en réalité qu'en 2008. Les travaux de terrassement, qui ont été retardés d'un an, ont repris depuis le début de cette année. La seconde tranche qui va de ce

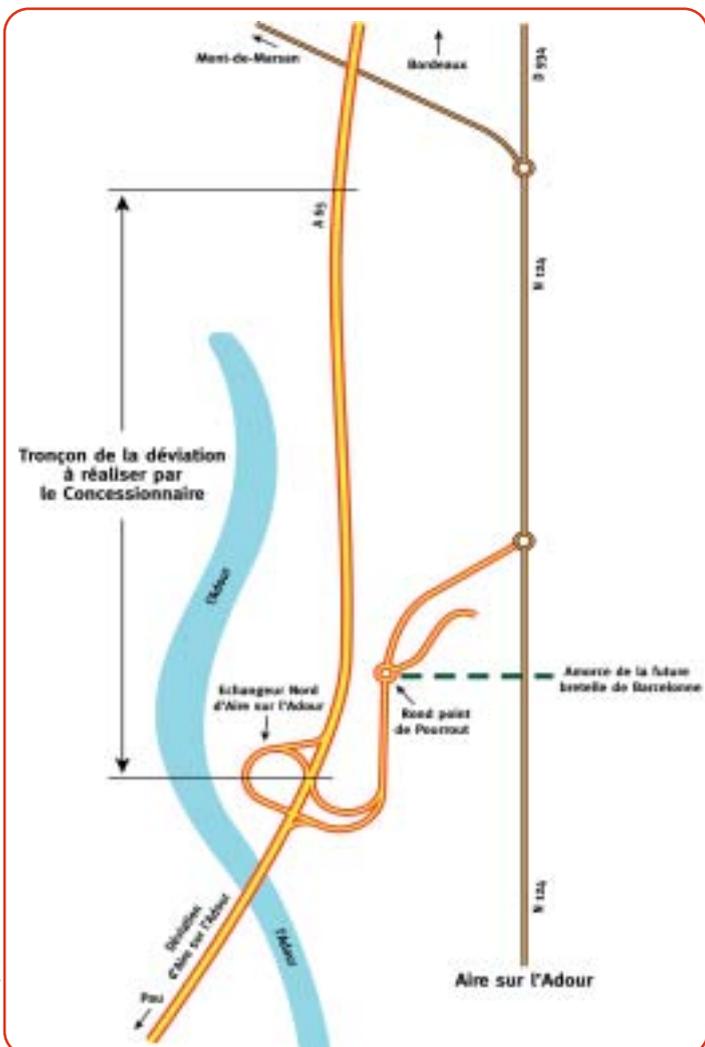
diffuseur à un giratoire provisoire du Tréma (embranchement de la route de Mont-de-Marsan) sera construite ultérieurement par le concessionnaire.

Le coût de la déviation a été estimé à 68 millions d'euros. L'opération est inscrite au contrat de plan Etat-Région mais le département des Landes participe en ce qui le concerne à hauteur de 13,72 millions d'euros.



Bientôt finis les embouteillages dans la traversée d'Aire (photo JMG-BAP).

← Ce plan schématique montre une partie de la déviation d'Aire et l'organisation de l'échangeur de Pourrout au nord de l'Adour, entre l'autoroute et l'actuelle route nationale. C'est sur cet échangeur que sera connectée la future bretelle de Barcelonne-du-Gers permettant l'accès à la route de Tarbes. À l'origine la déviation devait se prolonger au-delà de la bretelle de Pourrout jusqu'à la route de Mont-de-Marsan. Mais finalement, cette deuxième tranche du projet de déviation a été enlevée et sera intégrée directement dans le programme de l'A65.



# que vous vous posez

## LE PROJET TEL QUEL

Une certitude est acquise : le groupement de sociétés qui aura obtenu la concession ne pourra, en aucun cas remettre en question certains éléments, tels que les échangeurs, du projet acquis sur le papier lors de la phase de concertation.

## UN NŒUD DE 5 HA À LESCAR

Le nœud autoroutier de Lescar/Poey-de-Lescar dont la situation géographique n'est pas encore précisée aura une certaine emprise rendue nécessaire pour permettre la jonction de l'A65 avec l'A64 et avec la nouvelle liaison Pau-Oloron. Cette emprise sera de l'ordre de cinq hectares.

## LA BANDE DES 300 M DÉCLARÉE D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'enquête d'utilité publique n'apportera aucune précision supplémentaire par rapport à l'APS et à la bande des 300 mètres, connue depuis 2001 puisque c'est la bande en question qui est déclarée d'utilité publique

## DE 70 À 80 M

Aucun changement ne doit intervenir en ce qui concerne l'emprise définitive de l'autoroute. Après étude détaillée par le concessionnaire, l'autoroute sera ajustée à l'intérieur de la

bande des 300 mètres et la largeur définitive nécessaire à sa construction sera réduite à environ 70 à 80 mètres.

## QUEL TRAFIC SUR L'A65 ?

Il n'est évidemment pas facile de faire des prévisions de trafic précises, car on ne peut évaluer exactement aujourd'hui le nombre des usagers qui vont de Pau à Bordeaux par d'autres itinéraires que l'actuel par Aire et Langon. Les services de l'Equipement, tout comme les sociétés candidates à la concession tablent, lors de la mise en service, sur un trafic de 8000 à 12000 véhicules/jour selon les sections, les plus fortes densités étant au nord entre Captieux et Langon et au sud, entre Aire-sur-l'Adour et Pau. Le trafic devrait se situer dans une fourchette de 12 à 18 000 véhicules/jour à l'horizon 2020.

## L'AFITF BIENVENUE

Créée en février 2005, l'AFITF - Agence de financement des infrastructures de transports de France - placée sous la tutelle du ministre des Transports, est appelée à devenir le catalyseur pour les grands projets d'équipement. Sa création tombe à point nommé pour l'A65. C'est en effet l'AFITF qui va apporter la part de l'Etat à l'opération.

## Des dispositifs pour réaménager l'espace agricole

Les exploitants agricoles seront, avec un certain nombre de particuliers, parmi les plus concernés par la réalisation de l'autoroute A65, puisqu'en moyenne et tout compris, on sait qu'un tel ouvrage nécessite entre huit et dix hectares de terrain par kilomètre, selon la topographie. Les 21 communes<sup>(1)</sup> traversées par l'A65 entre Lescar et Garlin font partie d'un territoire qui compte de nombreuses exploitations agricoles dynamiques (productions légumières et semencières, maïs irrigué et élevage) qui pourront être touchées directement (lorsqu'un terrain se trouve sous le tracé de l'autoroute) ou indirectement (lorsque l'autoroute par son effet de coupure, allonge le parcours pour atteindre des parcelles isolées).

Face au problème auquel ils vont être confrontés, les agriculteurs béarnais ne seront pas livrés à eux-mêmes et c'est heureux. Le pôle « Aménagement, Espace, Environnement » de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Atlantiques met en œuvre, à l'heure actuelle, un certain nombre de dispositifs susceptibles de les aider.

La Chambre d'Agriculture, dans cette optique, a constitué un comité de pilotage composé des représentants de la profession agricole qui va pouvoir suivre tous les aspects relatifs à l'impact de l'autoroute.

### Rememberer et compenser

L'un des premiers objectifs a été d'établir une convention de stockage des terres agricoles entre la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural), le Conseil Général, lequel participe au financement et l'Etat. Cette convention permet de constituer par achat un stock foncier à partir des terrains qui se libèrent pour permettre ensuite le remembrement ou d'offrir une compensation aux agriculteurs qui

subissent des pertes de surface importantes. Au 1<sup>er</sup> janvier 2006, 62 hectares ont déjà été stockés, ce qui représente environ 20 % de la surface prise par l'autoroute.

Autre mesure visant à réorganiser le parcellaire, le remembrement avec inclusion de l'emprise qui permet de mutualiser les pertes de surfaces et de diminuer les effets de coupure d'espace ainsi que les allongements de parcours. Concrètement, les commissions communales d'aménagement foncier auront à se pencher sur les modes d'aménagement qui concerneront leur territoire.

Les Chambres d'Agriculture de la Gironde, des Landes et des Pyrénées Atlantiques contribueront à définir :

- Le protocole d'indemnisation qui prend en compte la valeur des terres et des préjudices de tous ordres (drainage, irrigation, contrats, primes, etc.)
- Le protocole d'intervention en chantier pour régler les dégâts instantanés faits aux cultures lors des travaux et définir les modalités d'intervention des entreprises
- Le protocole d'emprunt temporaire pour les terrains qui seront occupés de façon temporaire pour y stocker des matériaux ou des engins de chantier.

Enfin, durant toute la procédure, les Chambres d'Agriculture déclarent qu'elles seront très vigilantes pour la sauvegarde des intérêts des agriculteurs.

Pour tous renseignements : s'adresser à Christophe Couso, directeur du pôle Aménagement Espace Environnement, Chambre d'agriculture des P-A. Tél. 05 59 90 18 36

(1) Lescar, Poey-de-Lescar, Beyrie-en-Béarn, Bougarber, Uzein, Momas, Caubios-Loos, Aubin, Bourmos, Doumy, Viven, Argelos, Thèze, Auriac, Miossens-Lanusse, Carrère, Lalouquette, Claracq, Ribarrouy, Nouey-Boueilho-Lasque, Garlin.

## Comment s'organisera la circulation au nord-ouest de Pau ?

**A**vec la mise en service de l'autoroute Langon-Pau, comment s'organisera la circulation au nord-ouest de l'agglomération paloise ? Le plan schématique que nous vous montrons ici indique que l'A65 arrivera directement sur l'A64 Pau-Bayonne au moyen d'un échangeur relativement important qui sera en réalité un véritable nœud autoroutier puisque dans un second temps - mais quand même, espérons-nous, sans trop tarder -, se connectera ici la nouvelle liaison routière Oloron-Pau. Ce nœud autoroutier sera réalisé dans le secteur de Lescar/Poey-de-Lescar

Le projet de l'A65 prévoit qu'une opération complémentaire sera exécutée, non pas au nœud autoroutier mais un peu plus à l'est de Lescar. Il s'agit de réaliser ici un échangeur sur

l'A64 avant la mise en service de l'A65. Cet échangeur/diffuseur présentera d'abord l'avantage de permettre aux usagers palois résidant dans l'ouest de l'agglomération d'accéder à l'A64 ainsi qu'à l'A65 depuis la rocade sans être obligés d'emprunter la gare de péage de Pau-centre.

Il facilitera ensuite la liaison directe à cet endroit avec l'aéroport de Pau-Pyrénées à Uzein, notamment pour les usagers venant d'Orthez, d'Oloron ou de Mont-de-Marsan. Ce projet d'échangeur/diffuseur sera négocié séparément et ne sera pas soumis à l'enquête publique de l'A65 Langon-Lescar. Ce sont les ASF (Autoroutes du Sud de la France) concessionnaire de l'A64, qui enclencheront les procédures et réaliseront l'opération. →



(Infographie LCI)

# DOSSIER SPÉCIAL

## AUTOROUTE A65 LANGON-PAU

# Tout savoir sur l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.)

Pour toutes les opérations d'infrastructures projetées sur notre territoire, l'Etat procède obligatoirement à une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) dans les communes concernées pour recueillir l'avis du public, des collectivités et des associations sur le projet, et notamment concernant son impact sur le milieu environnant.

La D.U.P. est l'acte par lequel l'Etat affirme que la réalisation d'une opération présente un intérêt général pour justifier les expropriations de certains biens. À noter que la quasi-totalité des acquisitions se fait sur la base d'un accord amiable, dans plus de 90 % des cas.

La durée de ces procédures d'utilité publique varie de 12 à 18 mois.

### Indispensable à la cohérence régionale

Dans le cadre de toutes les procédures mises en œuvre pour la réalisation d'une autoroute, la plus critique est donc généralement celle de l'enquête qui doit aboutir à l'avis du Conseil d'Etat, indispensable avant la signature du décret de Déclaration d'Utilité Publique par le Premier ministre. Il faut savoir que les sages de cette haute institution vont examiner le projet de DUP sous tous les angles, financier, socio-économique, environnemental,

sociétal, de la sécurité routière, avant de lui donner le feu vert. D'où l'intérêt de présenter un projet très élaboré.

Pour autant qu'il nous soit permis d'en juger, après l'avoir longuement épluché, le dossier de l'A65 Langon-Pau soumis à l'enquête semble l'être parfaitement car la Direction Régionale de l'Équipement en a inventorié tous les aspects, notamment la justification de l'opération, en insistant sur ce postulat majeur : la liaison Langon-Pau est indispensable à la cohérence régionale.

### Un consensus total

Certes, l'A65 participera au nécessaire désenclavement du Béarn et des Pays de l'Adour, mais ce sont tous les départements de la région Aquitaine qui sont intéressés par le projet. Sans parler des départements limitrophes, Gers, Lot-et-Garonne et Hautes-Pyrénées. De plus, même si un revirement d'une institution ou d'un élu est toujours possible, ce projet tire son affirmation, son affermissement, dans le fait qu'il est porté, depuis de nombreux mois, par un consensus politique quasi absolu au niveau départemental, régional comme à celui du gouvernement, tant sur le plan technique

que financier.

Au reste, la DRE, pour ne pas s'exposer à des difficultés – exemple : un fâcheux contretemps né d'une disposition relative à l'habitat potentiel des visons d'Europe qui a entraîné l'arrêt du chantier de la déviation d'Aire-sur-l'Adour pendant plusieurs mois – a examiné tous les aspects juridiques du dossier environnement, en sorte que celui-ci a pris un certain retard. Alors que son lancement était prévu cet automne, l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ne débute donc que le 3 avril 2006.



Deux dossiers très complets peuvent être consultés par le public dans les mairies concernées. (photo JMG - BAP)

La procédure qui suivra demandera plusieurs mois, le temps aux services de la Direction des Routes puis au Conseil d'Etat d'examiner le rapport de la commission d'enquête. En général, la signature de la DUP par le Premier ministre intervient moins d'un an après le début de l'enquête, 18 mois dans le pire des cas. D'aucuns prédisent qu'elle pourrait l'être avant la fin de 2006. Nous n'y verrions bien sûr, aucun inconvénient...

## Où et quand rencontrer les commissaires-enquêteurs ?

L'enquête publique aura lieu du 3 avril au 15 mai 2006 inclus.

Au moins l'un des membres de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public, aux lieux, jours et heures suivants dans le département des Pyrénées-Atlantiques :

#### Mairie de Garlin :

Le lundi 3 avril de 9h à 12h  
Le vendredi 14 avril de 9h à 12h  
Le lundi 24 avril de 9h à 12h

#### Mairie de Claracq :

Le mercredi 12 avril de 9h à 12h  
Le mercredi 3 mai de 9h à 12h

#### Mairie de Thèze :

Le mercredi 12 avril de 14h30 à 17h30  
Le mercredi 3 mai de 14h30 à 17h30  
Le jeudi 11 mai de 9h à 12h

#### Mairie d'Uzein :

Le mercredi 5 avril de 9h à 12h  
Le mardi 18 avril de 9h à 12h

#### Mairie de Poey-Lescar :

Le mardi 18 avril de 14h30 à 17h30  
Le lundi 15 mai de 9h à 12h

#### Mairie de Lescar :

Le mercredi 5 avril de 14h30 à 17h30  
Le jeudi 15 mai de 14h30 à 17h30

Le public pourra également consulter le dossier et consigner par écrit ses observations sur les registres ouverts à cet effet, chacun pour ce qui le concerne, par les Préfets de la Gironde, des Pyrénées-Atlantiques, le Sous-Préfet de Langon et les Maires des communes citées à l'article 3, dans toutes les mairies concernées, aux jours et heures d'ouverture des bureaux.

On peut consulter ces informations sur le site : [www.a65.aquitaine.equipement.gouv.fr](http://www.a65.aquitaine.equipement.gouv.fr)

### La commission

La commission d'enquête chargée de conduire l'enquête est constituée par :

**Président :** M. Yvon FOUCAUD, ingénieur en retraite,

**Membres :** M. Robert CANDEBAT, Ingénieur Principal – Service de l'équipement à la SNCF en retraite, M. Joseph FERLANDO, Major de gendarmerie en retraite, M. François MAZUYER, Géomètre Expert foncier et expert immobilier, M. Philippe CORREGE, Ingénieur hydrogéologue en retraite,

**Suppléant :** M. Michel DABADIE, Directeur départemental de ANPE en retraite,

Le siège de l'enquête est fixé à la préfecture des Landes où toute correspondance relative à l'enquête pourra être adressée pendant la durée de celle-ci à Monsieur le Président de la commission d'enquête « Autoroute A65 », Préfecture des Landes, Direction de l'Administration Générale et de la Réglementation (D.A.G.R.), 3<sup>e</sup> bureau, 40021 MONT DE MARSAN CEDEX.

## Adhérez à BAP

Si vous partagez notre volonté de faire bouger les choses, rejoignez-nous. Votre adhésion à BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " renforcera notre détermination. Faites également adhérer vos amis.

B U L L E T I N D ' A D H E S I O N  
à retourner, avec votre chèque, à l'association BEARN ADOUR PYRENEES  
" Nos chemins pour l'Europe " 21, rue Louis Barthou, 64000 PAU

Monsieur, Madame, Mademoiselle .....  
Demeurant rue .....  
Code postal ..... Ville .....  
Tél. .... E-mail .....

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " et accepte de verser une cotisation pour l'année 2006.

● de 16 euros pour les particuliers ● de 32 euros pour les associations ● de 160 euros pour les entreprises

BEARN ADOUR PYRENEES

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : JEAN-PIERRE MARINE  
CONCEPTION ET RÉDACTION : JEAN-MICHEL GUILLOT  
21 RUE LOUIS BARTHOU 64000 PAU  
TÉL. 05 59 8 25 64 0  
e-mail: [contact@bap-europe.com](mailto:contact@bap-europe.com)

« Valeurs de Sés » 05.59.14.01.40 - 6020

Ce bulletin N° 16 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé par la commission Information-Communication et la Commission A65.