



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION AQUITAINE

Bordeaux, le 31 DEC. 2009

SECRETARIAT GENERAL
POUR LES AFFAIRES RÉGIONALES

Affaire suivie par :
Soeun CHEY
DIREN Aquitaine
Tél. : 05.56.93 61 43

LE PREFET DE LA REGION AQUITAINE,
PREFET DE LA GIRONDE,

à

Monsieur le Préfet des Landes
BP 349
26 rue Victor Hugo
40021 MONT DE MARSAN cedex

Objet : Projet de contournement du Port de TARNOS par la RD 85 - Dossier d'enquête préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du PLU de TARNOS.

PJ : Rapport d'analyse technique détaillée de l'étude d'impact.

Le projet envisagé concerne les travaux d'aménagement de la voie de contournement du port de TARNOS ainsi que ceux des deux carrefours situés à l'entrée de la zone industrialo-portuaire. Il se situe sur le territoire de la commune de TARNOS, en rive droite de l'estuaire du fleuve Adour.

Les aménagements projetés visent à :

- dissocier le flux touristique vers la plage de la Digue du flux industriel lié à la desserte de la zone portuaire,
- résoudre les problèmes de circulation, notamment en période estivale dans la zone industrielle et portuaire,
- assurer la sécurité des usagers empruntant les voies de circulation dans la zone,
- valoriser l'attrait touristique de la plage de la Digue et des sites alentours,
- canaliser le public et organiser la fréquentation sur le littoral,
- réduire les pollutions et les dégradations du cordon dunaire de la zone concernée,
- permettre de poursuivre le développement des aménagements des modes de transports doux,
- permettre le développement à terme de la zone industrialo-portuaire,

Ce projet a été élaboré sur la base des études préalables engagées par le Conseil Général des Landes (CGL) depuis 2007.

Le choix du tracé retenu est opéré en tenant compte du bilan de la concertation menée en 2008 sur quatre variantes, associant les élus de la commune de TARNOS et du CGL, le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté de communes du Seignanx, la mairie de BOUCAU, les institutions publiques (CELRL, ONF, SDIS) et les services de l'Etat (Sous-Prefecture de DAX, DDE, DDAF, DDASS, DRIRE, DIREN, DRAC et Délégué militaire départemental).

Le site retenu pour le projet est dans un secteur caractérisé par des milieux naturels remarquables et sensibles (sites Natura 2000, ZNIEFF de types 1 et 2, Espaces naturels sensibles du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, un boisement protégé classé en Espace boisé à conserver...), des habitations et des bâtiments d'activités, une plage touristique (plage de la Digue), des paysages urbains et naturels ouverts, une ancienne décharge... Il est proche du rivage, donc soumis aux dispositions de la loi littoral.

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement est détaillée et a porté sur tous les domaines de l'environnement. Pour les composantes environnementales étudiées de manière approfondie, les informations fournies sont pertinentes et ont permis d'identifier les enjeux environnementaux et les diverses contraintes pour le projet envisagé. Toutefois, un rappel des principales informations relatives aux sites Natura 2000 très proches du projet aurait trouvé son intérêt.

Par ailleurs, des inventaires plus précis en bordure du projet auraient permis de mieux appréhender l'impact réel et les mesures de réduction ou de compensation appropriées.

A ce stade du projet, l'analyse des impacts sur l'environnement est globalement maîtrisée.

Conçu dans le contexte de l'amélioration et de la sécurisation des conditions d'accès du public à la plage de la Digue, ce projet contribuera à la réhabilitation et au renforcement de la protection du site dunaire.

Les mesures d'accompagnement, proportionnées aux enjeux, contraintes et impacts identifiés, visant à prévenir, éviter, réduire et compenser les effets dommageables sur l'environnement sont clairement envisagées sauf en matière d'eau, mais très peu font l'objet d'engagement ferme du maître d'ouvrage.

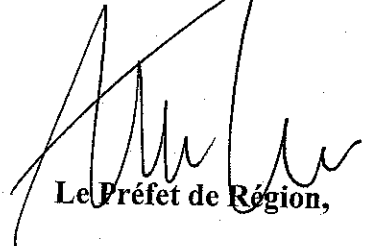
Le fait de renvoyer les mesures au dossier « loi sur l'eau » est notablement insuffisant car il appartient à l'étude d'impact d'édicter les principes qui seront déclinés dans ce dossier.

En outre, il eut convenu de préciser les mesures prévues pour compenser le cas échéant les conséquences de la destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégés présents sur le tracé du projet, notamment en terme de programme de réhabilitation (génie écologique, destruction de la piste non réutilisée, devenir du site de dépôts de déchets industriels...) du site dunaire.

Pour ce qui concerne l'accès du public à la plage de la Digue, le fait que la voie d'accès soit en impasse aurait dû inciter à la mise en place de mesures pour réguler les flux en fonction de la capacité d'accueil des parkings.

Le présent courrier, accompagné du rapport d'analyse détaillée de l'étude d'impact, constitue l'avis de l'autorité environnementale sur le dossier d'enquête préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du PLU de TARNOS concernant le projet de contournement du Port de TARNOS par la RD 85.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général pour les affaires régionales



Le Préfet de Région,

Frédéric MAC KAIN

Rapport d'analyse de l'étude d'impact

Conseil général des Landes

Commune de TARNOS

Projet de contournement du Port de TARNOS par la RD 85

I – Le contexte, la présentation et les objectifs du projet

Les contextes ci-après justifient le projet de contournement du Port de TARNOS par la RD 85 :

- Les dangers que représente la circulation d'un public non averti à travers la zone portuaire de TARNOS comportant un site SEVESO seuil haut,
- La mixité de trafic de camions (poids lourds), voitures légères, vélos, piétons et de transport de matières dangereuses pouvant générer de graves accidents,
- La dévalorisation de la zone à caractère touristique (nuisance à l'attrait naturel et touristique de la plage de la Digue);
- L'absence d'accès aux modes de transports doux,
- L'acceptation du Conseil Régional d'Aquitaine, gestionnaire du port de TARNOS, de clôturer le domaine portuaire et d'en maîtriser l'accès,
- La faisabilité de la desserte de la plage de la Digue en contournant la zone industrielle examinée par la mairie de TARNOS,
- La décision du Conseil Général des Landes (CGL), propriétaire de la voie, d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet de la nouvelle voie d'accès à la plage,
- L'analyse multicritère débouchant sur le choix du tracé favorable sur le plan environnemental, technique et économique,
- La délibération de la Commission Permanente du CGL, en date du 19 décembre 2008, approuvant le bilan de la concertation,
- La délibération favorable de la commune de TARNOS sur le projet.

Ce présent projet concerne les travaux d'aménagement de la voie de contournement du port de TARNOS ainsi que ceux des deux carrefours situés à l'entrée de la zone industrialo-portuaire. Il se situe sur le territoire de la commune de TARNOS, en rive droite de l'estuaire du fleuve Adour.

Les aménagements projetés visent à :

- Dissocier le flux touristique vers la plage de la Digue du flux industriel lié à la desserte de la zone portuaire,
- Résoudre les problèmes de circulation, notamment en période estivale dans la zone industrielle et portuaire,
- Assurer la sécurité des usagers empruntant les voies de circulation dans la zone,
- Valoriser l'attrait touristique de la plage de la Digue et des sites alentours,

- Canaliser le public et organiser la fréquentation sur le littoral,
- Réduire les pollutions et les dégradations du cordon dunaire de la zone concernée,
- Permettre de poursuivre le développement des aménagements des modes de transports doux,
- Permettre le développement à terme de la zone industrialo-portuaire.

II – L'analyse du caractère complet du rapport d'étude d'impact

Le présent dossier constitue le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux d'aménagement de la voie de contournement du Port de TARNOS et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de TARNOS.

Au delà de la DUP, le CGL engagera, sous sa propre responsabilité et en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détail nécessaire à la définition précise du projet. En effet, le projet qui sera effectivement défini pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de l'enquête. En cas de modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête pourra s'avérer nécessaire.

Par ailleurs, dans le cadre de la présente opération, un dossier au titre de la police de l'eau sera réalisé ultérieurement et d'autres études nécessaires aux aménagements envisagés (zones d'emprunt de matériaux, d'autres aménagements...) seront également effectuées.

Le dossier adressé à l'autorité environnementale comprend :

- Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives,
- Pièce B : Plan de situation,
- Pièce C : Notice,
- Pièce D : Plan général des travaux,
- Pièce E : Etude d'impact,
- Pièce F : Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

Le rapport d'étude d'impact comporte :

- Un résumé non technique,
- Une appréciation des impacts du programme (présentation et environnement du programme, effets du programme sur l'environnement et mesures associées...),
- Une analyse de l'état initial du site et de son environnement (secteur d'étude, milieu physique, milieu naturel, milieu humain et socio-économique, paysage, synthèse des contraintes...),
- La justification et présentation du projet (pourquoi un tel aménagement ?, objectifs du projet, présentation des solutions étudiées, comparaison des variantes, synthèse de la concertation et choix de la solution proposée, présentation de la solution retenue...),
- Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et mesures associées (impacts temporaires et mesures en phase de chantier, impacts permanents et mesures en phase d'exploitation,
- Une estimation des coûts relatifs aux mesures en faveur de l'environnement,
- Une analyse des effets du projet sur la santé humaine (identification des dangers, évaluation des expositions, caractéristiques des risques, effets sur la santé en phase travaux, analyse

des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité...),

- Auteurs de l'étude d'impact,
- Une analyse des méthodes d'évaluation utilisées (méthodes d'analyse des contraintes environnementales, évaluation des effets du projet sur l'environnement, chapitre relatif aux effets du projet sur l'environnement),
- 10 annexes.

Il est conforme aux dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement. Les informations exigibles sont contenues dans ce rapport. L'examen approfondi de ce dernier permet de porter une appréciation sur les informations fournies et de signaler les éléments manquants.

III – L'analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

L'environnement du site concerné par le projet a fait l'objet d'un diagnostic approfondi pour intégrer dans les aménagements programmés toutes les mesures nécessaires à son intégration environnementale. Les opportunités offertes par le projet concernent :

- Le milieu physique (protection de l'ancienne décharge contre le risque de poussières, les pollutions des ressources en eau, gestion des déchets...),
- Le milieu naturel (limitation des emprises et protection des sites riches en habitats et espèces d'intérêt communautaire prioritaire et patrimonial menacés ainsi que d'espèces vulnérables, des sites Natura 2000, ZNIEFF, terrains boisés classés en EBC et terrains classés en ENS et en zones naturelles relatives à la loi littoral appartenant au CELRL, bande côtière soumise à la loi littoral...),
- Le paysage et le patrimoine (reconquête, sur la base de deux unités paysagères opposées et de la richesse du patrimoine culturel et historique local, des espaces naturels tout en restant compatible avec les mesures réglementaires des sites protégés...),
- Le milieu humain et socio-économique (respect de la vocation des sols, affranchissement des risques majeurs technologiques, maintien et amélioration de la trame viaire pour la desserte et l'accessibilité, développement des liaisons douces et respect du cadre de vie des riverains...).

III.1 – L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique fait clairement ressortir :

- L'état initial du site retenu pour le projet et de son environnement,
- Les raisons du choix du site du projet,
- Les effets du projet sur l'environnement et les mesures associées,
- L'estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement,
- L'analyse des effets du projet sur la santé.

Il permet au public d'avoir une connaissance des enjeux et contraintes environnementaux relatifs au site retenu, des raisons motivant le choix du site retenu, des impacts du projet sur l'environnement et des mesures d'accompagnement préconisées pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs identifiés, du coût généré par les mesures en faveur de l'environnement et des effets du projet sur la santé.

III.2 – L'analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Cette analyse a été réalisée sur la base d'une étude environnementale effectuée en août 2007 par GEOCIAM, mise à jour et complétée. Elle a abordé successivement les aspects suivants :

- La localisation du secteur d'étude (étendue de l'aire d'étude, enjeux et contraintes identifiés, impacts prévisibles du projet sur l'environnement...),
- Le milieu physique (relief et topographie, géologie, pédologie et géomorphologie, hydrogéologie, hydrographie et hydrologie, données climatiques, qualité de l'air, risques...),
- Le milieu naturel (ZNIEFF, Natura 2000, ZICO, patrimoine naturel de la Dune Sud, enjeux de protection du littoral Sud landais, expertise écologique des terrains en bordure du boisement protégé et classé en espace boisé à conserver « EBC »...),
- Le milieu humain et socio-économique (démographie, activités économiques, occupation et utilisation des sols, voies de communication, bruits...),
- Le patrimoine et le paysage (patrimoine culturel, paysage...),
- La synthèse des contraintes (milieu physique, milieu naturel, milieu humain et socio-économique, patrimoine et paysage...).

Il ressort de cette analyse que les contraintes et enjeux environnementaux liés :

- Au milieu physique ne constituent pas un obstacle pour la réalisation du projet envisagé (terrain plat, secteur d'étude hors périmètre de protection de captages d'eau potable, absence de cours d'eau dans ce secteur, conditions climatiques favorables...). Cependant, des dispositions techniques spécifiques et adaptées devront être prévues pour la zone située à proximité de l'ancienne décharge SOCADOUR, pour éviter les pollutions des eaux souterraines.
- Au milieu naturel sont à prendre en compte. En effet, la zone d'étude est concernée, de près ou de loin, par deux ZNIEFF de type 2 « Dunes littorales entre Contis et la Barre de l'Adour » et « Milieux dunaires entre l'Adour et la Pointe Saint Martin », une ZNIEFF de type 1 « Zone humide du secteur du Métro », quatre sites Natura 2000 n° FR7200724 « Adour », FR7200720 « Barthes de l'Adour », FR7200713 « Dunes modernes du littoral landais de Capbreton à Tarnos » et FR7200725 « Zone humide du Métro », des terrains appartenant au Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CELRL) classé en Espaces Naturels Sensibles (ENS) et un boisement protégé classé en Espace Boisé à Conserver (EBC). Cet EBC a fait l'objet d'une expertise écologique complémentaire en avril et mai 2009. La destruction des espèces et habitats d'espèces d'intérêt patrimonial (Dune Sud et aux abords du boisement classé en espace boisé à conserver « EBC ») et l'accès des véhicules sur la dune grise sont à éviter.
- Au milieu humain et socio-économique ne présentent pas de problèmes particuliers (absence d'activités agricoles dans le secteur d'étude, activités industrielles et de services non contraignantes...). Néanmoins, les mesures destinées à éviter la dégradation du cadre de vie des riverains (nuisances sonore, olfactive, visuelle, insécurité, hygiène, salubrité, voies d'accès...) sont à prévoir et la présence de réseaux et de servitudes d'utilité publique est à considérer.
- Au patrimoine et paysage n'apparaissent pas comme une difficulté particulière. Deux unités paysagères opposées (paysages urbains et naturels) sont identifiées sur la zone d'étude et aucun site archéologique n'y est recensé. Par contre, le secteur d'étude est situé à proximité de la ZPPAUP de la cité des Forges,
- A la loi littoral (zone d'étude proche du rivage).

L'étude patrimoniale de la dune Sud a mis en évidence la présence d'un patrimoine naturel riche en espèces végétales et animales sur le cordon dunaire avec :

- Des habitats d'intérêt communautaire prioritaire : groupement de Dune grise,
- Des espèces d'intérêt patrimonial : 6 espèces végétales et 4 espèces d'oiseaux,
- Des espèces vulnérables.

Il est également à noter que le site dunaire de TARNOS subit une forte pression anthropique (promenade, accès à la plage, chasse...) générant une dénaturation et un appauvrissement du milieu. Mais dans l'ensemble, les habitats sont encore dans un bon état de conservation et sont bien représentés sur tout le linéaire côtier de la commune.

Les enjeux de protection du littoral Sud landais concernent :

- La protection et gestion de la zone du Métro en tenant compte les objectifs de son plan de gestion en incluant en particulier :
 - La préservation des espèces dunaires d'intérêt patrimonial (Lézard ocellé et Pipit rousseline, amélioration de la connaissance, limitation des pressions humaines, amélioration des conditions d'accueil, de nidification...),
 - L'organisation de la fréquentation du site (information du public, contrôle de la circulation de véhicules, organisation des usagers...),
 - La mise en place des structures et moyens de gestion.

Les paysages remarquables constituant une des richesses du littoral (mise en valeur, restauration des secteurs dégradés de la dune de Tarnos, amélioration de la qualité du littoral dunaire et forestier afin de servir d'écran de la présence industrielle de la rive Nord...).

Par ailleurs, il convient de souligner :

- Que les informations relatives aux sites Natura 2000 proches du projet ne sont pas explicites (menaces, évolutions tendancielle, mesures préconisées...), notamment les orientations contenues dans les documents d'objectif (DOCOB) des sites Natura 2000 FR7200711 et FR7200720,
- Que les périodes d'inventaires de la flore, de la faune et d'habitats d'espèces de mars à octobre 2004 et l'analyse écologique réalisée en 2005 sur le cordon dunaire de la Dune Sud sont anciennes,
- Que les périodes d'expertise écologique complémentaire de l'EBC (avril et mai 2009) ne couvrent qu'une partie du cycle biologique des espèces qui y sont présentes,
- Que les informations relatives aux dispositions de la loi littoral applicables à ce projet de contournement ne sont pas fournies.

III.3 – L'analyse des impacts du projet sur l'environnement et les mesures associées

Sur la base des contraintes et enjeux environnementaux identifiés au chapitre III.2, l'analyse des impacts du projet sur l'environnement porte sur :

III.3.1 – Les impacts temporaires en phase de travaux et mesures associées :

1 – Sur l'eau : risques de pollution des cours d'eau (entreposage, manipulations et déversements de matières dangereuses et polluantes, circulations et rejets des engins, camions, voitures de chantiers). Mais ces risques sont faibles (cours d'eau éloigné). L'organisation du chantier et la mise en place de dispositifs d'interventions (cahier des charges) constituent des mesures à prévoir. La surveillance des travaux sera définie dans le dossier loi sur l'eau qui sera établi ultérieurement.

2 – Sur l'air : risques provenant des émissions de gaz polluantes des engins, camions, voitures de chantiers..., poussières (déplacements, déboisement, terrassements...). L'utilisation des engins de chantier conformes aux normes réglementaires et l'humidification des pistes sont des mesures à prendre.

3 – Sur le bruit : produits par la réalisation de travaux envisagés. La conformité des matériels de chantiers aux normes en vigueur et l'évitement des travaux nocturnes sont des mesures à respecter.

4 – Sur la sécurité et circulation : risques d'accidents, d'embouteillage, de coupures d'accès des riverains, perturbation de la circulation... sont à éviter. L'information du public, la clôture du chantier, les consignes de sécurité, les signalisations... sont à prévoir.

5 – Sur la faune et la flore : impacts dus aux dépôts de poussières sur les feuillages, à la destructions des espèces végétales, au dérangements et à la destruction des espèces animales (collusions avec les matériels de chantiers), à la destruction des habitats d'espèces... Les mesures suivantes contribuent à éviter ces effets dommageables : stricte limitation des emprises du chantier et du projet, limitation des vitesses, interdiction des travaux nocturnes...

6 – Sur le paysage et patrimoine culturel :

a) – Patrimoine culturel : projet ne traverse aucun périmètre de protection des monuments historiques et n'affecte aucun Blockhaus présent sur les dunes du littoral. Le maître d'ouvrage et les entreprises chargés de réaliser les travaux se conformeront à la législation relative à la protection des vestiges archéologiques.

b) – Paysage : faibles modifications paysagères par le projet (relief plat et homogène, faibles terrassements...). Pour limiter les impacts, les conditions d'intégration du projet dans son environnement seront renforcées avec des aménagements paysagers appropriés (végétalisation des talus, création d'espaces verts, plantations d'arbres...).

7 - Sur les réseaux : projet concerné par des réseaux d'eau potable, téléphonique, électrique... (sous emprises ou à proximité). Afin d'éviter les incidences sur ces réseaux, des contacts seront pris, avant le démarrage des travaux, avec les différents concessionnaires pour connaître la localisation précise des ouvrages concernés et définir les mesures appropriées à mettre en place pendant et après les travaux.

III.3.2 – Impacts permanents en phase d'exploitation et mesures associées :

1 – Sur le relief : impacts faibles (restructuration de la voie existante sur presque la moitié du linéaire du projet et terrassement, par endroit, sur dune pour le reste de la voie à construire). Aucune mesure n'est à prévoir pour le relief.

2 – Sur le sous-sol : dus à la instabilité de la nouvelle route et de ses talus (sols sableux), à l'ensablement de la route, à la tenue des remblais et déblais sous l'effet du vent, à la proximité de l'ancienne décharge de SOCADOUR (risques de pollutions). Si cette décharge reste un point noir dans le site, les risques sont faibles vis-à-vis à la nouvelle route, mais elle pourrait constituer une source potentielle de pollution des eaux souterraines. Pour les

problèmes géotechniques, des dispositions particulières devront être prises pour les terrassements et la voirie.

- 3 – Sur les eaux superficielles et souterraines : zone peu sensible (absence de cours d'eau, de zone inondable, de captage d'eau potable et de périmètre de protection de captages dans le secteur). Par contre, la vulnérabilité des eaux souterraines est à craindre (absence de couche géologique imperméable, contacts directs avec une nappe en relation avec l'Adour et la mer). Un dossier loi sur l'eau à établir précisera l'ensemble des aménagements hydrauliques et les incidences du projet sur les eaux superficielles et souterraines.
- 4 – Sur la climatologie : aucune modification des conditions climatiques n'est à craindre.
- 5 – Sur l'air : impacts faibles à positifs (trafic modéré avec vitesses limitées à 50 km/h, zone ventilée, faibles émissions de gaz d'échappement, création d'espaces paysagers ou de plantations d'arbres formant des écrans de filtration de poussières...).
- 6 – Sur le milieu naturel : impacts modérés à faibles (pas de destruction de la pinède à chêne liège, nouvelle route passe au Sud, en limite d'une ZNIEFF de type 2 « Dunes littorales entre CONTIS et la Barre de l'Adour », non cloisonnement d'unité écologique à vocation naturelle, limitation des activités néfastes à la dune et à la fragilité des sites, remise à l'état naturel de l'ancienne route traversant le site dunaire...). Mais des mesures sont à prévoir en faveur de l'avifaune présente (en cas d'abattage des pins du talus de l'aire de stockage de voitures) et pour limiter les dégradations de la dune dues au motocross, camping sauvage...).
- 7 – Sur la population : pas d'effet direct sur la démographie, l'habitat ... de la commune de TARNOS.
- 8 – Sur les activités agricoles : pas d'impacts (projet n'affecte que des espaces à vocation non agricole et sylvicole).
- 9 – Sur les activités non agricoles : effets positifs sur l'économie locale et le potentiel touristique (amélioration des conditions d'accessibilité et de sécurité, valorisation des sites et de l'attractivité touristiques, renforcement de l'attractivité et des activités de la zone industrialo-portuaire...). Cependant, l'empiètement éventuel (ou la proximité) de la nouvelle route sur des bâtiments d'activités est à prévoir. En cas d'expropriation et de démolition des bâtiments, les propriétaires seront indemnisés selon les procédures en vigueur.
- 10 – Sur le document d'urbanisme : le projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme (PLU) en vigueur de la commune (zonage et règlement). La mise en compatibilité du PLU avec le projet est programmée conformément aux procédures réglementaires.
- 11 – Sur le bâti : aucune acquisition de bâtiments d'habitation n'est prévue par le projet.
- 12 – Sur le trafic et la sécurité : impacts plutôt positifs (séparation en amont les flux industriels pour la zone industrialo-portuaire et touristiques vers la plage, amélioration des conditions de circulation et de sécurité dans le secteur...).
- 13 – Sur les déplacements doux : bonne opportunité pour la réalisation des aménagements de pistes cyclables et piétonnes sur toute la longueur de la nouvelle voie de contournement séparés physiquement des voies réservées aux automobiles.
- 14 – Sur le bruit : impacts non significatifs (faible densité de trafic y comprise pendant les périodes de pointe, vitesses limitées à 50 km/h, absence de poids lourds, augmentation de niveau sonore de 2 dB(A) pour les riverains de la nouvelle route du quartier de la rue des Dunes, seuils réglementaires respectés pour les bureaux concernés par cette route...).
- 15 – Sur le patrimoine et le paysage :
 - a) – Patrimoine culturel : aucun impact n'est identifié à cette phase.

b) – Paysage : impacts plutôt positifs suite aux aménagements lors de la réalisation des travaux de construction de la nouvelle route et des aménagements connexes (végétalisation des talus, créations d'espaces verts, plantations d'arbres créant un filtre de poussières et d'habitats pour l'avifaune présente dans le secteur, aménagements de pistes cyclables et piétonnes...). L'entretien et la poursuite de ces aménagements aux endroits sensibles contribueront à intégrer davantage la nouvelle route de contournement dans son environnement.

III.3.3 – Synthèse de l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et les mesures associées :

Les impacts du projet sont analysés sur toutes les composantes environnementales identifiées sur le site retenu. Néanmoins, l'insuffisance des informations évoquée au chapitre III.2 ne permet pas d'évaluer les effets directs, indirects, temporaires et permanents du projet sur les espèces animales, végétales et des habitats d'espèces d'intérêts particuliers.

Les mesures d'accompagnement, proportionnées aux enjeux, contraintes et impacts identifiés, visant à prévenir, éviter, réduire et compenser les effets dommageables sur l'environnement sont clairement envisagées sauf en matière d'eau, mais très peu font l'objet d'engagement ferme du maître d'ouvrage.

Le fait de renvoyer les mesures « eau » au dossier « loi sur l'eau » est notablement insuffisant car il appartient à l'étude d'impact d'édicter les principes qui seront déclinés dans ce dossier.

Par ailleurs, il est à souligner que les mesures d'accompagnement pour compenser, le cas échéant, les conséquences de la destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégés présents sur le tracé du projet, notamment en terme de programme de réhabilitation (génie écologique, destruction de la piste non réutilisée, devenir du site de dépôts de déchets industriels...) du site dunaire ne sont préconisées.

Pour ce qui concerne l'accès du public à la plage de la Digue, le fait que la voie d'accès soit en impasse, la mise en place de mesures pour réguler les flux en fonction de la capacité d'accueil des parkings n'est pas prévue.

Enfin, il y a lieu également de signaler l'absence d'une étude de faisabilité d'une opération d'élimination de l'ancienne décharge de SOCADOUR située à proximité de la voie de contournement projetée.

III.4 – La justification du projet

Le maître d'ouvrage a analysé, dans le cadre des études préliminaires menées en 2007 et 2008, quatre variantes de tracés techniquement réalisables évitant, dans la mesure du possible, les contraintes majeures. A cet effet, deux sections ont été identifiées : section A, à l'Est (variantes A1 et A2) et section B, à l'Ouest (variantes B1 et B2).

Au vu de l'analyse multicritère réalisée sur les différentes variantes, le Conseil Général des Landes (CGL) a opté pour la variante A2/B2 (raccordement plus au Nord, au niveau du rond point « rue de l'industrie » en logeant l'espace industriel et l'EBC/passage en limite de la zone naturelle et de la zone industrielle).

Ce choix est justifié par des :

a – Considérations environnementales : contraintes et enjeux environnementaux (milieux physique, naturel, humain, paysager et patrimonial...), choix favorable à la protection de l'environnement, au maintien et à la gestion des milieux naturels d'intérêt patrimonial...

b – Considérations socio-économiques : organisation de la circulation, sécurité publique, canalisation du public et maîtrise des flux touristiques, économie du projet, amélioration de la dynamique de la zone portuaire...

c – Considérations techniques : faibles contraintes techniques (restructuration de voie existante, évitement des emprises des bâtiments d'habitat et d'activités, conditions géotechniques favorables, terrassements, tracés facilitant des aménagements connexe...).

Il a été opéré en tenant compte du bilan des concertations menées en 2008 auprès des élus de la commune de TARNOS et du CGL, du Conseil Régional d'Aquitaine, du Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté de communes du Seignanx, la mairie de BOUCAU, des institutions publiques (CELRL, ONF, SDIS) et des services de l'Etat (Sous-Prefecture de Dax, DDE, DDAF, DDASS, DRIRE, DIREN, DRAC et Délégué militaire départemental).

III.5 – L'analyse du volet sanitaire

Ce chapitre analyse des risque liés à la pollution de l'air (effet négligeable), pollution de l'eau (difficile de prévoir en l'absence de données épidémiologiques – précisions apportées par le futur dossier loi sur l'eau), et au bruit (seuils réglementaires respectés pour les habitations riveraines et bureaux aux alentours).

Au niveau des coûts collectifs, des pollutions, des nuisances et des avantages induits à la collectivité, l'analyse a conclu un bilan équilibré en 2025 (trafic et vitesses identiques quelle que soit la situation considérée, nuisances atmosphériques et consommations énergétiques).

Enfin, comme signalé plus haut, les effets permanents du projet sur la santé humaine sont plutôt positifs.

III.6 – L'analyse de la méthodologie utilisée pour la réalisation de l'étude d'impact et difficultés rencontrées

La méthodologie d'évaluation adoptée est bien décrite. Elle aborde les aspects suivants :

1 – Méthodes d'analyse des contraintes environnementales : recueil de données auprès des organismes (collectivités, institutions publiques et consulaires, administrations...) compétents nécessaires à la caractérisation de la zone d'étude délimitée, missions de terrain, assorties de campagnes photographiques au sol, pour confirmer et illustrer les informations bibliographiques recueillies, exploitation et analyse des informations récoltées et des dossiers d'études préalables engagées depuis 2007 par le CGL...

2 – Evaluation des effets du projet sur l'environnement : en se basant sur la description du projet de contournement envisagé, les milieux sensibles, les enjeux environnementaux et les contraintes relatives à tous les domaines (environnement, activités socio-économiques...)...

3 – Appréciation des effets du projet sur l'environnement et sur les avantages induits pour la collectivité : impacts des perturbations engendrées par la nouvelle route de contournement, évaluation des risques sur la santé publique, bilan des avantages et inconvénients pour la collectivité...

Les études techniques complémentaires ont porté sur :

- L'actualisation et les investigations de terrain visant à mettre à jour et à confirmer les données obtenues lors de l'étude environnementale effectuée en août 2007 par GEOCIAM pour le compte du CGL ;
- Le dossier sur la recherche et la comparaison des variantes, réalisé pour le compte du CGL, EOCIAM, mars 2008 ;
- Le dossier de concertation sur la voie de contournement du port de Tarnos, réalisé pour le compte du CGL, septembre 2008 ;

- L'étude faune-flore en bordure des espaces boisés à conserver (EBC), M. GARBAYE, printemps 2009 ;
- L'étude de pollution des sols, GEOS Ingénieur Conseil SA, juillet 2009.

Par ailleurs, le rapport d'étude d'impact a précisé que les méthodes d'évaluation utilisées sont conformes à la circulaire interministérielle n° 2005-273 DGS/SD7B du 25 février 2005 et à l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

Ce rapport n'a pas indiqué les difficultés rencontrées dans la réalisation de l'étude d'impact effectuée pour ce projet.

III.7 – L'identité des auteurs de l'étude d'impact

Le document indique les noms et les adresses des bureaux d'études chargés de réaliser cette étude d'impact. Pour le volet faune flore, il mentionne le nom, prénom, la qualité et l'adresse de l'ingénieur écologue indépendant impliqué dans l'élaboration du rapport d'étude d'impact.

Néanmoins, il est regrettable, en termes d'information du public, que les noms et qualifications des autres personnes ayant participé à l'établissement de ce rapport ne soient pas communiqués.

III.8 – L'analyse des coûts

Les coûts liés aux mesures environnementales sont estimés à environ 1.200 .000 Euros, soit de l'ordre de 20 % du montant général des travaux.

Les dépenses prévues concernent :

- Les aménagements paysagers,
- Les aménagements de pistes cyclables et piétonnes,
- L'assainissement de la plate forme routière...

IV – L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Comme signalé au chapitre II, le présent dossier constitue le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux d'aménagement de la voie de contournement du port de TARNOS et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune.

L'analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement est détaillée et a porté sur tous les domaines de l'environnement. Pour les composantes environnementales étudiées de manière approfondie, les informations fournies sont pertinentes et ont permis d'identifier les enjeux environnementaux et les diverses contraintes pour le projet envisagé.

A ce stade du projet, l'analyse des impacts sur l'environnement est globalement maîtrisée.

Les mesures d'accompagnement préconisées sont proportionnées aux contraintes, enjeux et impacts identifiés.