

Enquête publique du 21 février au 26 mars 2018

Portant sur le contournement routier de Rabastens-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées)

Réponses du maitre d'ouvrage au procès-verbal de synthèse de la commissaire-enquêteur

Le présent rapport apporte des réponses aux 86 expressions recueillies par la commissaire enquêteur. A cet effet, est joint en annexe un tableau détaillé, expression par expression, avec les réponses apportées par le maitre d'ouvrage.

Avant de rentrer dans le détail, il convient de remettre en perspective le projet de contournement nord de Rabastens et à quel niveau se situe la présente enquête publique.

Le projet de contournement nord de Rabastens est une « déviation de la route départementale 934 », qui a vocation à soulager le centre-ville des nuisances supportées par les riverains. Il ne s'agit cependant pas d'une déviation de la route nationale n°21, une partie du trafic de transit à destination de l'agglomération tarbaise continuant à emprunter le centre-ville.

D'une manière générale, un tracé routier est un **projet technique**, conditionné aujourd'hui par un faisceau de contraintes :

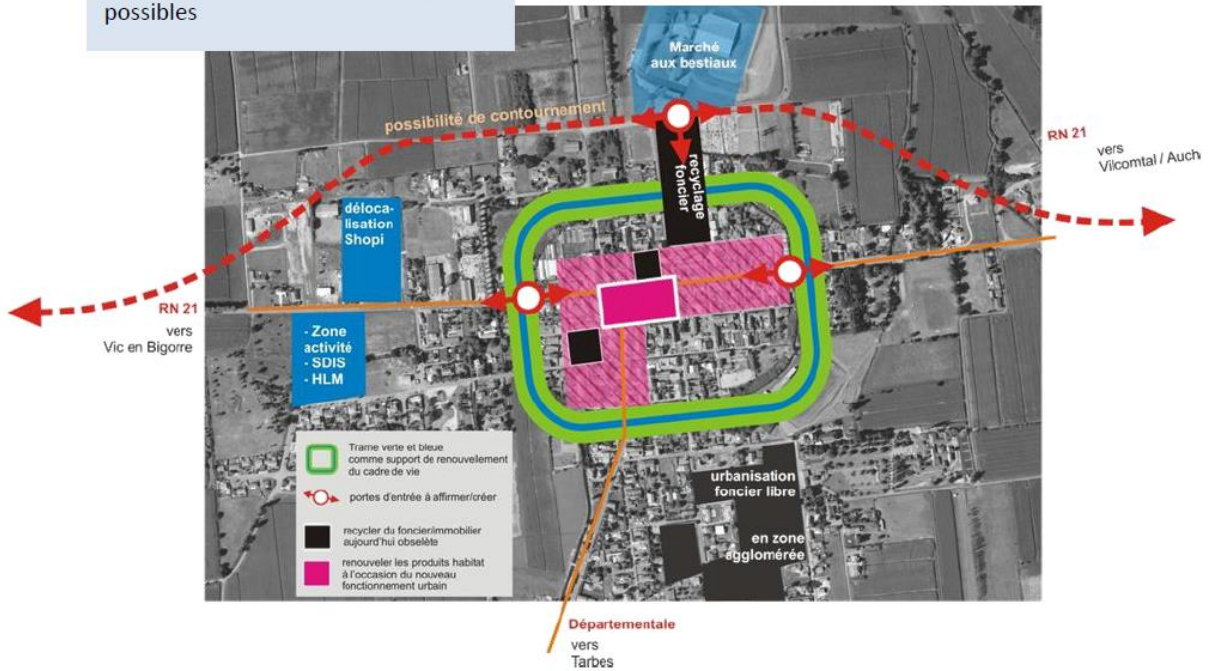
- Les contraintes environnementales, qui amènent le porteur de projet à rechercher le tracé le moins « impactant »,
- Les contraintes techniques, un tracé routier devant respecter des normes géométriques pour apporter confort et sécurité aux usagers. Ainsi, les points d'échanges doivent être concentrés (carrefours giratoires), mais ne peuvent pas être positionnés n'importe où afin de respecter des bonnes conditions de visibilité.
- des contraintes de franchissement des cours d'eau, pour la prise en compte du risque d'inondation, mais également gravitaires afin de pouvoir recueillir l'ensemble des eaux pluviales et les acheminer vers un bassin de décantation avant rejet dans le milieu naturel. Ces contraintes ont conditionné le dimensionnement et le positionnement des différents bassins.

Ce faisceau de contraintes a amené le maitre d'ouvrage à étudier plusieurs variantes décrites dans le dossier.

Sur la genèse du tracé

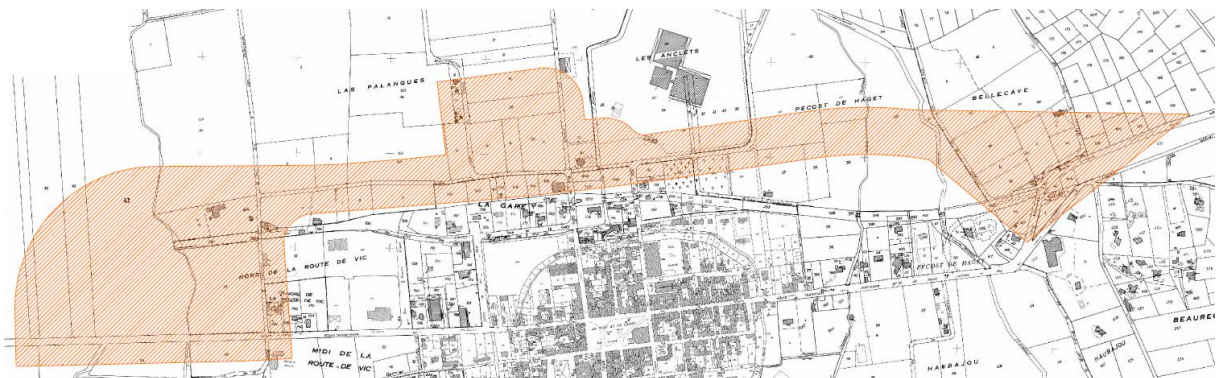
La réflexion initiale a été basée sur l'étude menée par les services de l'Etat dans le cadre de la revitalisation des centre-bourgs. Le schéma ci-dessous était esquissé, avec un point d'échange au nord au niveau du marché à bestiaux.

Repère pour l'action :
Schéma synthétique des orientations
possibles



Source : DDT31 – « Les bourgs ruraux inscrits dans des espaces métropolisés, l'exemple de RABASTENS

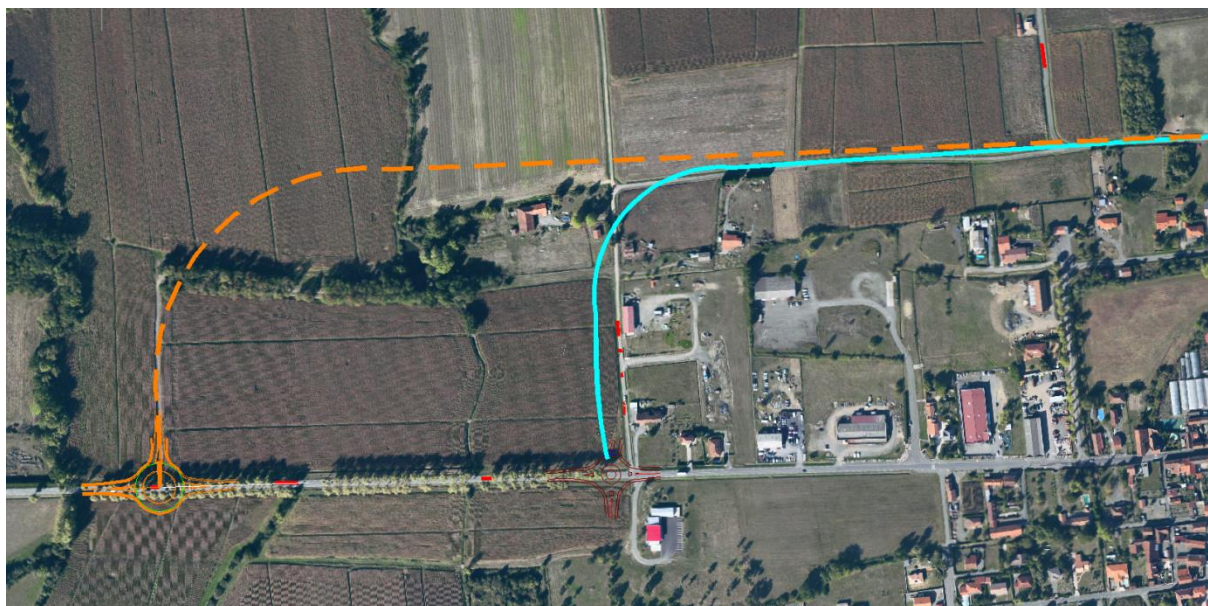
C'est ainsi qu'une bande d'études a été instituée par arrêté du 16 février 2012 du Président du Conseil Départemental, transmis aux maires de Rabastens-de-Bigorre et de Sarriac-Bigorre le 20 mars 2012, conformément au plan joint.



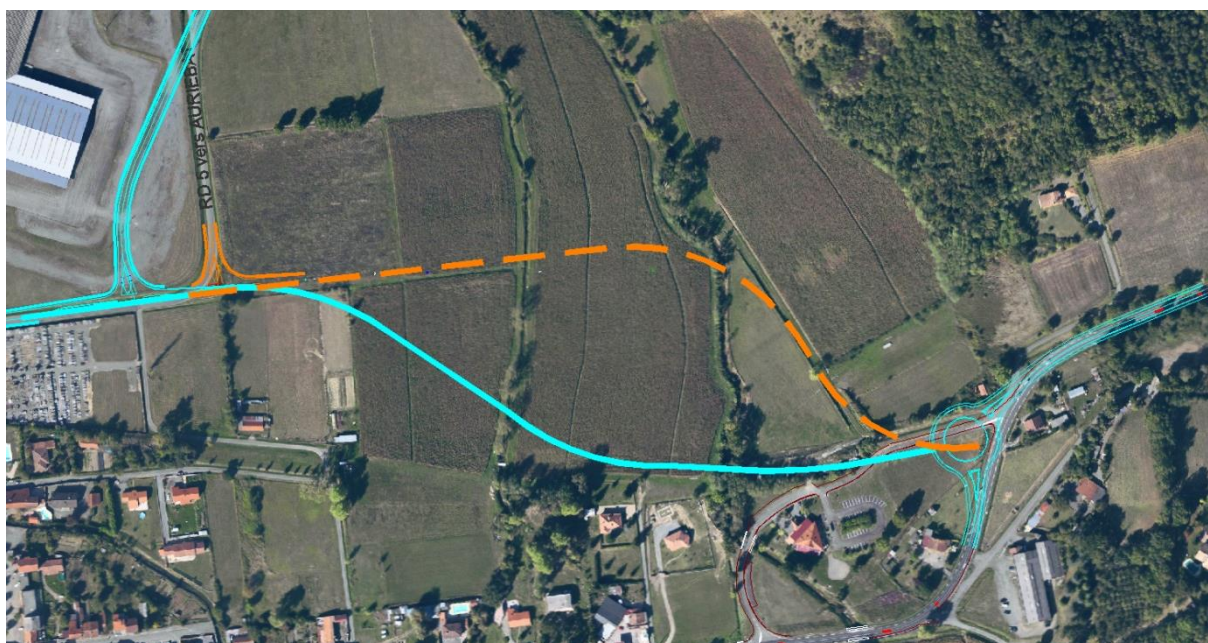
Les services de la Direction des routes ont ensuite travaillé techniquement sur les différentes variantes de tracé.

Ces tracés ont été présentés (au niveau esquisse) lors de la réunion de concertation informelle en mairie du 6 février 2014, où tous les riverains potentiellement impactés avaient été conviés. Ils sont symbolisés par les schémas suivants.

A l'Ouest du tracé



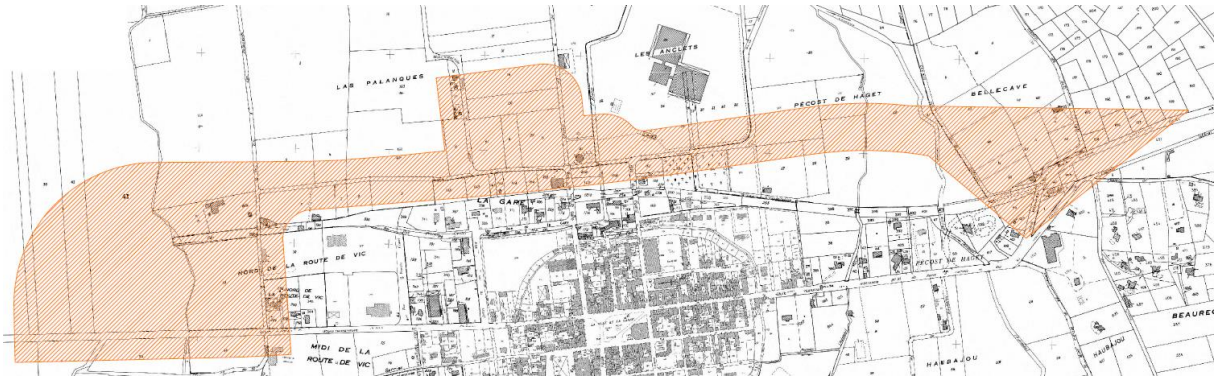
A l'Est du tracé



La variante retenue et soumise à l'enquête l'a été suite à concertation avec les représentants du monde agricole. A l'Est, avec un tracé essayant de préserver au maximum l'intégrité des parcelles appartenant ou étant exploitées principalement par des représentants des familles Gaillat. A l'Ouest, le tracé le moins impactant pour l'exploitant a été retenu (l'indivision Lecomte avait été contacté et n'avait pas souhaité s'exprimer).

Il convient de préciser que ce choix n'était pas le choix préférentiel de la DIRSO, exploitant de la route nationale n°21 sur laquelle le contournement se raccorde à l'extrémité Est du

projet. De plus, ce tracé sort de la bande d'études qui avait été instituée par arrêté du 16 février 2012, ce qui démontre encore la volonté du maître d'ouvrage de rechercher un tracé moins impactant du point de vue agricole (cf schéma ci-après).



Lors de la réunion de concertation informelle en mairie du 6 février 2014, où tous les riverains potentiellement impactés avaient été conviés, le tracé imaginé était le suivant :



C'est à la demande de la commune, qu'une desserte directe du marché aux bestiaux a été imaginée, en concurrence avec la desserte directe du chemin du Patouret. Le tracé de base ci-dessus ne permettait pas d'assurer tous les échanges (de type recyclage) assuré par un carrefour giratoire.

Bien que ce type d'opération n'y soit pas soumis, une concertation inter-administrative formelle avait ensuite été réalisée (cf copie du courrier du 13 août 2014 joint).

Lors d'une autre réunion avec des représentants de la commune de Rabastens-de-Bigorre mairie le 28 octobre 2015, deux solutions avaient été proposées au choix.

Desserte du chemin du Patouret prioritaire



Desserte du marché aux bestiaux prioritaire.



La solution d'un carrefour giratoire au niveau du chemin du Patouret était impactante au niveau des habitations riveraines, au-delà de certains impacts environnementaux, c'est pourquoi il lui avait été préféré celle positionnant un carrefour giratoire au niveau du marché à bestiaux.

Par courrier du 2 novembre 2015, le maire confirmait la préférence de la commune pour la desserte prioritaire du marché aux bestiaux (cf courrier joint).

Sur les impacts agricoles

Au-delà du choix de la variante la moins impactante sur les exploitations agricoles (cf chapitre sur la genèse du tracé), le maître d'ouvrage a fait le choix, en avance sur les termes du décret n°2016-1190 du 31 août 2016, de confier à la chambre d'agriculture des Hautes-Pyrénées et la SAFER, une étude spécifique sur les impacts agricoles (baptisée étude de mobilité agricole), avec un rapport remis en juillet 2016. Des éléments (anonymisés) ont donc été intégrés dans le dossier d'enquête publique.

L'ensemble des propriétaires et exploitants impactés par le tracé ont ainsi été contactés et rencontrés par des représentants de la chambre d'agriculture pour les exploitants et par la SAFER pour les propriétaires, lors des mois de mai et juin 2016. Les conclusions de la chambre d'agriculture et de la SAFER étaient les suivantes :

En guise de conclusion à l'étude agricole et foncière liée au projet de contournement nord de Rabastens de Bigorre, nous pouvons donc analyser la situation suivante :

- *L'acceptation du projet par les acteurs agricoles rencontrés (propriétaires et exploitants) ne comporte pas d'opposition majeure,*
- ***l'impact agricole, sans être nul, est minime en terme surfacique** ; il est évalué à un besoin de compensation de 3 ha environ, avec des exploitants souhaitant plutôt acquérir ces surfaces,*
- *la mobilité foncière repérée chez les propriétaires permettrait de mobiliser 6 ha environ auprès de « vendeurs » auquel s'ajoute le stock existant (1.35ha) portant donc à 7 ha environ les surfaces de compensations possibles.*
- *Le projet devra intégrer les infrastructures d'irrigation existantes (compteur, ligne enterrées, bouches, accès, puits, ...) afin de permettre leur fonctionnement à l'identique, ainsi que les installations en perspectives à ne pas compromettre (voirie en lieu et place d'un chemin rural).*

Cette étude aura permis de caractériser les impacts agricoles et de rechercher les voies de compensations en local, au plus près du projet. Le double des surfaces nécessaires pourrait être mobilisé. Les exploitants étant plutôt en recherche de surfaces qu'ils souhaitent de plus maîtriser en pleine propriété, une issue favorable pourrait donc être trouvée. Il existe donc, en fonction du calendrier de réalisation de ce projet, une possibilité d'intervention ; Les modalités et délai d'intervention restent à définir.

Les expressions recueillies à l'occasion de l'enquête publique pouvaient donc être exprimées dès l'année 2016. M. Christophe Gaillat, quant à lui, avait été rencontré à plusieurs reprises en présence d'un élu du Conseil Général au cours des années précédentes.

Le chemin du Patouret avait été évoqué indirectement, au sujet de l'impossibilité d'implanter dans le futur un pivot d'irrigation lié aux rétablissements de communications.

La variante retenue ne fait que reprendre le tracé d'intention imaginé par les services de l'Etat dans le cadre d'une étude sur la revitalisation des centres-bourgs. Il s'agit d'un tracé qui englobe au sud la zone urbanisée, au nord la zone agricole.

Il s'agit également d'un **projet d'aménagement**, au sens où il s'agit d'une opportunité pour la commune de Rabastens de Bigorre de redynamiser son centre-ville, et réfléchir sur un plan de circulation interne à la commune, et créer les conditions d'un changement de destination du marché aux bestiaux.

C'est pour répondre à ces problématiques que le carrefour giratoire a été positionné au droit de la desserte du site du « marché aux bestiaux », un positionnement analysé en concurrence avec un carrefour giratoire situé au niveau du chemin du Patouret. Ce choix a été opéré en concertation avec la commune de Rabastens de Bigorre. Il est conforme au point d'échange déjà identifié dans l'étude de revitalisation des centres-bourgs citée plus haut, mais n'empêche cependant pas la préférence des exploitants agricoles, qui prétendent que cela engendrerait des contraintes d'exploitation supplémentaires.

Sur le projet alternatif de tracé imaginé par les jeunes agriculteurs

Le « raccourci » du tracé imaginé en partie Ouest ne confère plus à l'ensemble une vocation de contournement, puisqu'il traverserait une partie urbanisée de la commune, associant une zone commerciale et des parties plus résidentielles.

Nous avons esquissé en annexe 1 ce que pourrait représenter un tel tracé en respectant les normes géométriques réglementaires, tant en profil en travers qu'en tracé en plan. On constate immédiatement qu'une telle option aurait des impacts forts sur les constructions riveraines (parcelle ZB9 notamment), y compris le carrefour giratoire de raccordement sur la RD 934 qui serait nécessaire. Les dessertes des activités riveraines et de la zone commerciale engendreraient des flux d'entrées-sorties importants pénalisant pour la fluidité du trafic de transit.

Accessoirement, le trafic continuerait à emprunter une partie de la RD 934 actuelle à l'extrémité Ouest du tracé.

Compte-tenu de la proximité du RD6 et du chemin du Patouret, un seul accès peut être maintenu, et la conformation proposée par les jeunes agriculteurs ne permet pas de maintenir la possibilité d'entrées/sorties en tourne à gauche, imposant ainsi un recyclage par les carrefours giratoires.

Pour toutes ces raisons, ce « raccourci » ne constitue donc pas une véritable option à retenir au sens des objectifs du contournement, qui est avant tout de sortir le trafic de transit de la zone agglomérée.

Sur le rétablissement de la route départementale n°5 (à l'Est du marché aux bestiaux), il n'est pas possible pour des raisons de sécurité de la raccorder au contournement sur la base du tracé actuel, qui se situerait dans une partie courbe du tracé. C'est pour assurer des conditions de visibilité conformes que le tracé de la route départementale n°5 a été décalé à l'Ouest. Il ne semble pas a priori que cette disposition soit impactante pour le milieu agricole.

Sur l'enquête publique

Enfin, même s'il est concevable que les personnes qui se sont exprimées souhaitent ou veuillent des réponses immédiates à leurs questions, il convient de rappeler que le projet en est au stade de l'enquête publique préalable à la Décision d'Utilité Publique (DUP).

En effet, même si pour les besoins de l'évaluation environnementale, le projet a du être étudié à un stade détaillé, l'objectif de cette enquête est d'évaluer dans quelles mesures le maître d'ouvrage peut prendre en compte telle ou telle expression.

Une enquête publique préalable à la Décision d'Utilité Publique (DUP), une fois la l'utilité publique prononcée, est suivie de :

- Saisine de la CDAF afin qu'elle se positionne sur l'opportunité (ou non) de mener une opération de réaménagement foncier, en regard des impacts agricoles identifiés,
- Lancement d'une enquête publique dans le cadre de l'autorisation environnementale unique,
- Lancement d'une enquête publique dans le cadre de l'enquête parcellaire, permettant d'obtenir un arrêté de cessibilité et éventuellement une ordonnance d'expropriation.

Comme il est précisé dans le dossier, **aucune parcelle ne sera enclavée.**

Même si les principales dessertes sont esquissées au stade du dossier de DUP, c'est lors de l'enquête parcellaire qu'une réponse définitive sera apportée à chaque riverain impacté. Pour les parcelles agricoles, tout dépendra de l'avis de la CDAF. Si le principe d'un réaménagement foncier est acté, la desserte des parcelles agricoles sera gérée dans ce cadre. Si le principe d'un réaménagement n'était pas retenu, la desserte des parcelles agricoles serait précisée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Le principe d'un contournement est de regrouper, autant que faire se peut, la majeure partie des accès sur les 3 points d'échanges principaux (carrefours giratoires). Des accès directs pourront être tolérés, si aucune solution « indirecte » n'est possible, garantissant

dans chaque cas la sécurité des usagers du contournement et des accédants. Des allongements de parcours pourront être engendrés dans certains cas de figure.

Concernant les coûts d'acquisition, qui font l'objet de plusieurs expressions, il convient de rappeler que les estimations sommaires seront précisées au moment de l'enquête parcellaire par France Domaine, qui évaluera à la fois les indemnités principales, les indemnités accessoires et les éventuelles indemnités de dépréciation du surplus.

Les propositions d'offres faites dans ce cadre juridique peuvent être contestées ensuite devant le juge des expropriations.

En conclusion, comme tout projet, il s'agit avant tout d'un compromis, générant collectivement plus d'avantages que d'inconvénients à titre individuel, illustrant ainsi la notion d'utilité publique.
