

COMMUNE DE MONT DE MARSAN

REALISATION D'UNE VOIE NOUVELLE DITE "BOULEVARD NORD"

Etudes préalables

ARCADIS / ADEMA / ETEN / JNC

DOSSIER DE CONCERTATION PREALABLE AUX ETUDES AVANT PROJET DE LA SOLUTION RETENUE

Emetteur	Phase / cat	Num	Type	Indice	Statut
ARC	PH2	00011	RPT	B	-

Réf Aff. Arcadis/ 313-09-3045 313-09-3045-ARC_PH2_00011_RPT_B01_concertation.doc

Emetteur Arcadis
ARCADIS / ADEMA / ETEN / JNC
Réf affaire Emetteur 313-09-3045
Chef de projet Hanta GIVET
Auteurs principaux Hanta GIVET
Nombre total de pages 22

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par	Statut
A	22/04/2010	Première diffusion	Hanta GIVET	Gérard DIEUTEGARD	Lionel BARIN	
B	04/05/2010	Suppression du tronçon E	Hanta GIVET	Gérard DIEUTEGARD	Lionel BARIN	

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Table des Matières

1. Introduction	4
1.1. Présentation de l'opération et objectifs	4
1.2. Les étapes de la concertation	4
1.3. Historique	6
2. Présentation du projet	7
3. Etat initial environnemental	8
4. Comparaison des variantes	12
4.1. Présentation des variantes envisagées	12
4.2. Analyse multicritère et identification des tracés de moindre impact	12
4.2.1. Le milieu physique	13
4.2.2. Cadre de vie	13
4.2.3. Milieu naturel	14
4.2.4. Technique	15
4.2.5. Urbanisme	16
4.2.6. Coût	16
5. Principales étapes	20

Liste des figures

Figure 1 : Plan de situation	5
Figure 2 : Contraintes environnementales et variantes envisagées	9
Figure 3 : Emplacement réservé V44b : détail	16
Figure 4 : POS	17

Liste des annexes

Annexe 1 : bâtis impactés par chaque variante	21
---	----

1. Introduction

Le présent dossier est établi pour la concertation préalable aux études AVANT PROJET de la solution retenue.

1.1. Présentation de l'opération et objectifs

Le projet du Boulevard Nord, objet de la présente étude se situe sur la commune de Mont-de-Marsan, dans le département des Landes (40).

La zone d'étude se situe au nord de la commune, entre la base militaire et le centre-ville. Le Boulevard Nord relie l'avenue de Morcenx (RD 634) à l'Ouest à l'avenue de Canenx (RD53) à l'Est. Son linéaire est d'environ 3 700m.

La voie pourrait être prolongée à terme jusqu'à l'avenue du Maréchal Juin et franchir la Douze. Le linéaire total serait alors d'environ 4 800m.

La création du boulevard Nord permettra :

- de désenclaver le quartier nord en le réintégrant au maillage viaire structurant de la ville ;
- de supprimer l'effet d'impasse de plusieurs voies de ce quartier tout en offrant la possibilité de valoriser l'interface ville / base aérienne et de rendre accessibles des espaces naturels de grande qualité ;
- d'améliorer les conditions d'accès à la base aérienne grâce à une répartition possible des entrées et sorties ;
- de décongestionner la circulation en centre ville aux heures de pointe sur la liaison Est/Ouest en offrant une autre possibilité d'itinéraire.

1.2. Les étapes de la concertation

=> **16 mars 2010** : réunion avec les représentants de la base aérienne BA118.

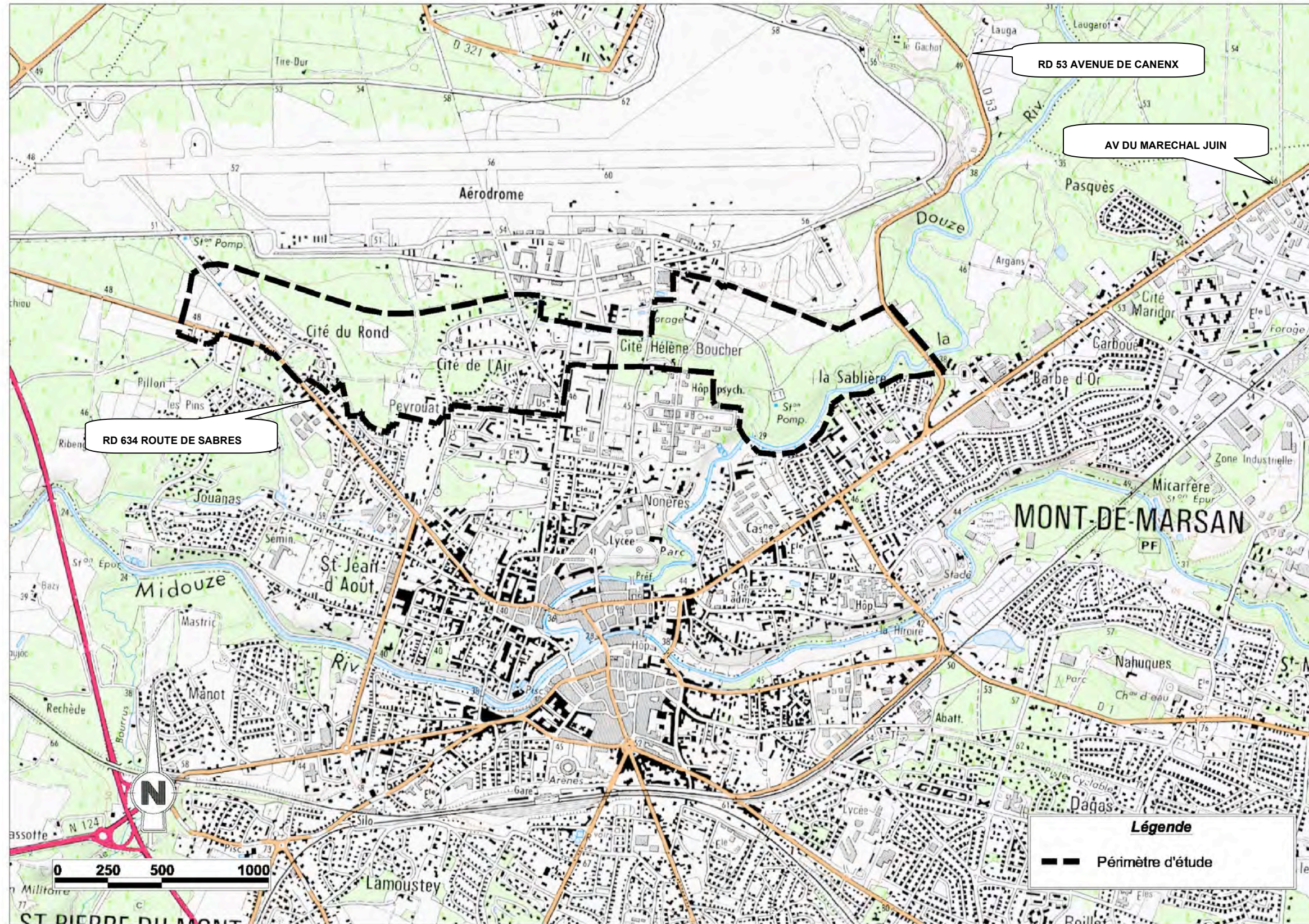
=> **29 avril 2010** : réunion avec M les consorts Saint-Sevin

=> **18 mai 2010** : réunion avec l'Office Public HLM

=> **20 mai 2010** : réunion avec le Conseil Général des Landes

=> **courant mai 2010** : réunion publique

Le bilan de cette concertation sera intégré au dossier Avant Projet de la solution retenue.



BD Ortho IGN – Paris 2007 – Autorisation ADACL 2009

Figure 1 : Plan de situation

1.3. Historique

Source : *Projet de rénovation urbaine du quartier Nord Peyrouat. Convention « Cœur de Projet » du 12 novembre 2007.*

La ville de Mont de Marsan, 30 000 habitants, constitue la première commune de la Communauté d'Agglomération du Marsan qui compte 18 communes dont 16 communes rurales. Elle s'est développée à partir des années 50 de manière concentrique au sud et à l'est, bloquée au nord par la Base Aérienne créée après la guerre qui occupe 15% (500 ha) du territoire communal.

Le quartier Nord – Peyrouat, située entre le centre Ville et la Base Aérienne, couvre environ 200 ha et regroupe 5 500 habitants et 1052 logements sociaux.

La Zone Urbaine Sensible (ZUS) du Peyrouat, dont le périmètre se superpose à celui de la Zone de Revitalisation Urbaine comprend 512 logements sociaux gérés par l'Office Départemental HLM des Landes.

Malgré une relative proximité du centre ville et la présence de la Base aérienne, principal employeur de la ville avec 3 000 personnes, le Peyrouat demeure un lieu de relégation et au-delà, le quartier Nord dans son ensemble est aujourd'hui fortement marqué par :

- L'enclavement urbain qui place le quartier en situation d'impasse en fond de ville,
- Les contraintes réglementaires imposées par la présence de la Base (Plan d'Exposition au Bruit et Polygone de Sécurité du DAMS),
- Le poids du logement social (69% du parc social de la ville et 55% de celui de la CAM),
- La présence d'ensembles collectifs de conception datée sur la ZUS du Peyrouat et ses abords immédiats (résidence Hélène Boucher, 366 logements gérés par la SIN),
- La présence de populations en difficultés d'intégrations : populations précarisées du Peyrouat, demandeurs d'asile hébergés par le CADA, populations manouches sédentarisées sur le camp du Rond, gens du voyage sur le terrain de Canenx, ...,
- La faible qualité de l'architecture et des espaces publics associée à la présence de friches qui renforcent l'aspect délaissé du secteur.

Fin 2004, l'Etat, le Conseil Général, la Communauté d'Agglomération, l'OPHLM des Landes, La Caisse des Dépôts et Consignations, la SNI et la Base Aérienne s'engagent aux côtés de la Municipalité dans la construction d'un projet dont l'ambition est ainsi posée :

- Modifier l'image et le positionnement du parc social du Peyrouat et plus largement du quartier Nord dans la ville,
- Transformer ce territoire stigmatisé en territoire porteur de développement et modifier ainsi les pratiques et représentations attachées à ce secteur,
- Agir sur les différentes échelles territoriales (la cité, le quartier Nord, la ville), pour intégrer le quartier Nord dans le maillage urbain, constituer une offre alternative de logement sociaux sur l'ensemble de la ville, mettre en œuvre une politique d'intégration des gens du voyage sédentarisés et plus largement des populations en situation d'impasse sociale.

Dés lors, un dispositif de construction de projet est mis en place autour du Maire assurant le pilotage stratégique en lien avec les partenaires précités, qui s'appuie sur un chef de projet assurant la coordination de la démarche, une équipe d'études réunissant différentes compétences, des instances de travail avec les acteurs locaux et les habitants.

Le « cœur de projet » s'intègre dans un projet plus vaste de désenclavement, de valorisation et de développement du quartier Nord dans son ensemble et une stratégie de relance de la production et de rééquilibrage de l'offre en logements sociaux sur le territoire communal.

Le boulevard NORD s'inscrit le cadre du projet de rénovation urbaine du quartier Nord Peyrouat. Les opérations de ce programme sont des actions pour lesquelles l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) apporte une subvention.

2. Présentation du projet

Cette voie urbaine définit un partage de l'espace entre véhicules et modes doux et prévoit un aménagement paysager :

- La largeur roulable des voies est limitée à 6m au lieu de 7m
- Le profil en travers prévoit un large espace (5m) commun cyclistes et piétons
- Pour apaiser l'usager et l'inciter à ralentir, une bande plantée avec des arbres est mise en œuvre

Un profil particulier est proposé pour le tronçon C : à proximité de la résidence Hélène Boucher, de l'entrée principale de la Base Aérienne (av Rozanoff) et du ruisseau Saint-Anne.

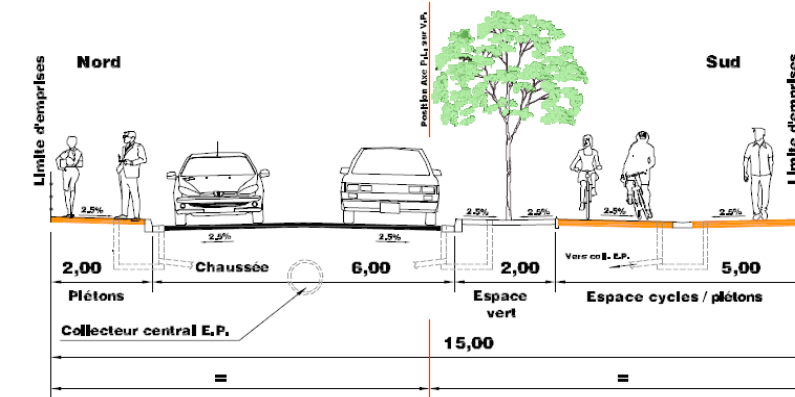
La vitesse sur la future voie est limitée à 70km/h et à 50km/h en milieu urbain (tronçons A et C)

Tous les rétablissements se font avec échanges, par des carrefours giratoires ou de carrefours en croix.

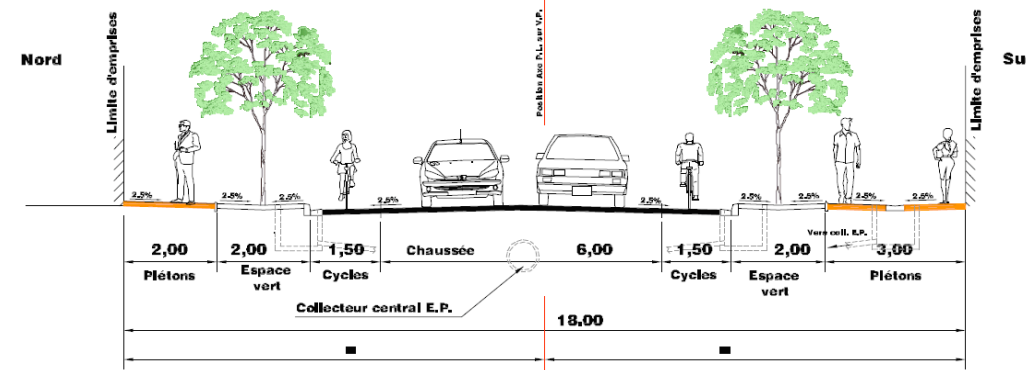
Les profils en travers proposés sont décrits sur les figures suivantes. Il s'agit de profils dont la largeur utile est égale à 16m (15m pour le tronçon C), **hors aménagements acoustiques et paysagers**.

Le document PLA 5 (cahier A3) présente les vues en plan et les profils en long des tronçons variante par variante.

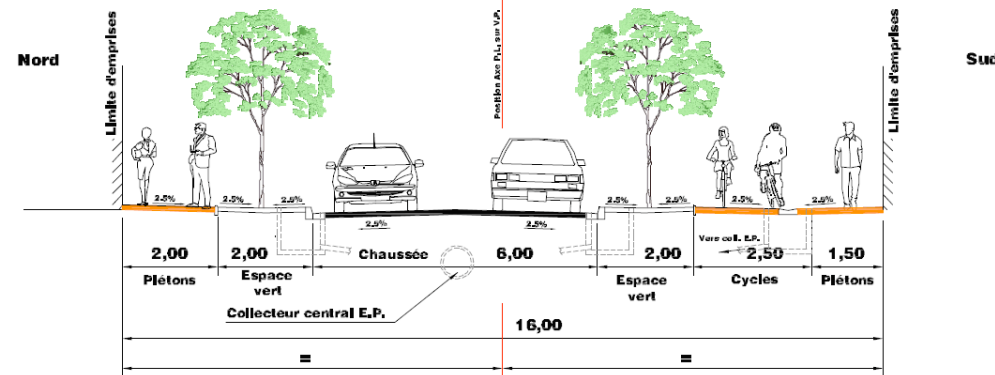
Tronçon C



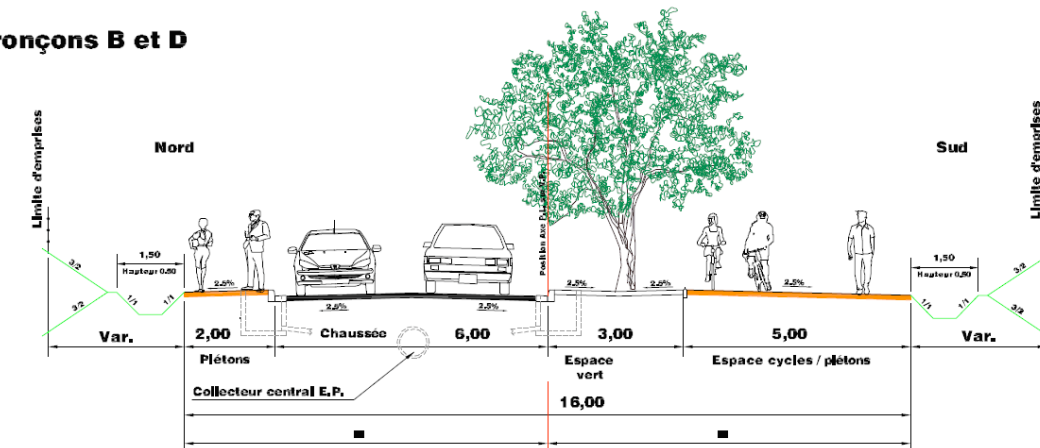
Tronçon B1'



Tronçon A



Tronçons B et D



3. Etat initial environnemental

Les principales contraintes environnementales de la zone d'étude, tirées de la description de l'état initial du projet, sont synthétisées ci-dessous.

Pour le milieu physique

- Le ruisseau Saint-Anne et le ruisseau de Pian, affluents de la Douze, drainent la zone d'étude. Ils nécessitent la création d'ouvrages hydrauliques, buses ou cadres, au droit de la future Voie Nord. Lorsque les emprises le permettent, un dévoiement du cours d'eau est prévu.

Pour le milieu naturel

- La DIREN signale la présence de plusieurs zones naturelles intéressantes :
 - ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Douze et ses affluents » dans l'aire d'étude. Les gorges de la Douze, les peuplements mixtes de feuillus qui entourent celle-ci et la présence de loutres dans les cours d'eau en font notamment sont intérêt.
 - Sites NATURA 2000 « Réseau hydrographique des affluents de la Midouze » dans l'aire d'étude et « Réseau hydrographique du Midou et du Ludon » à 300m au sud de l'aire d'étude.
- De vastes étendues boisées couvrent le versant Nord de la vallée de la Douze. Le projet est susceptible de provoquer des défrichements.

Pour le milieu humain

Les contraintes liées au milieu humain sont les plus nombreuses.

- L'habitat, d'Ouest en Est : la cité du Rond, la cité de l'Air, la cité Hélène Boucher.
- Aires des gens du voyage sédentaires : la future aire du rond est située en périphérie sud des jardins familiaux.
- Deux cimetières : Saint-Anne et Saint-Vincent de Paul, ainsi qu'un projet de crématorium.
- Les captages AEP : Rond1, Saint-Anne et Labo départemental. Ils ne possèdent pas de périmètre de protection, à part le périmètre immédiat (parcelle cadastrale).
- Un forage géothermique (GMM1).
- Les jardins familiaux et les jardins Nonères.
- Au nord de la zone d'étude, s'étend l'emprise de la base aérienne BA118. Celle-ci peut être empiétée localement (selon accord spécifique – voir réunion du 16 mars 2010) mais doit généralement être évitée.
- La déchetterie du Rond.

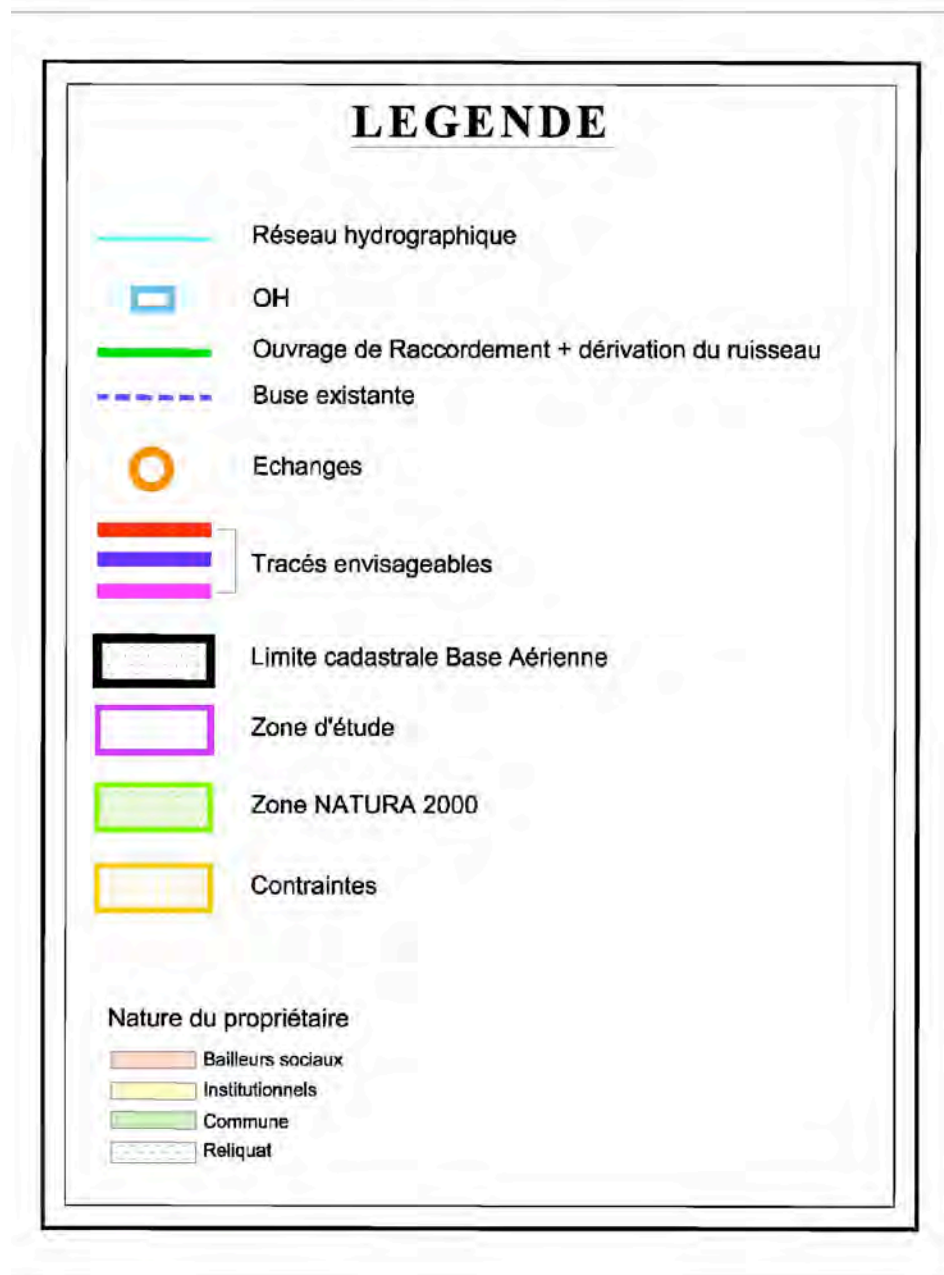
Par ailleurs, les servitudes suivantes sont à signaler :

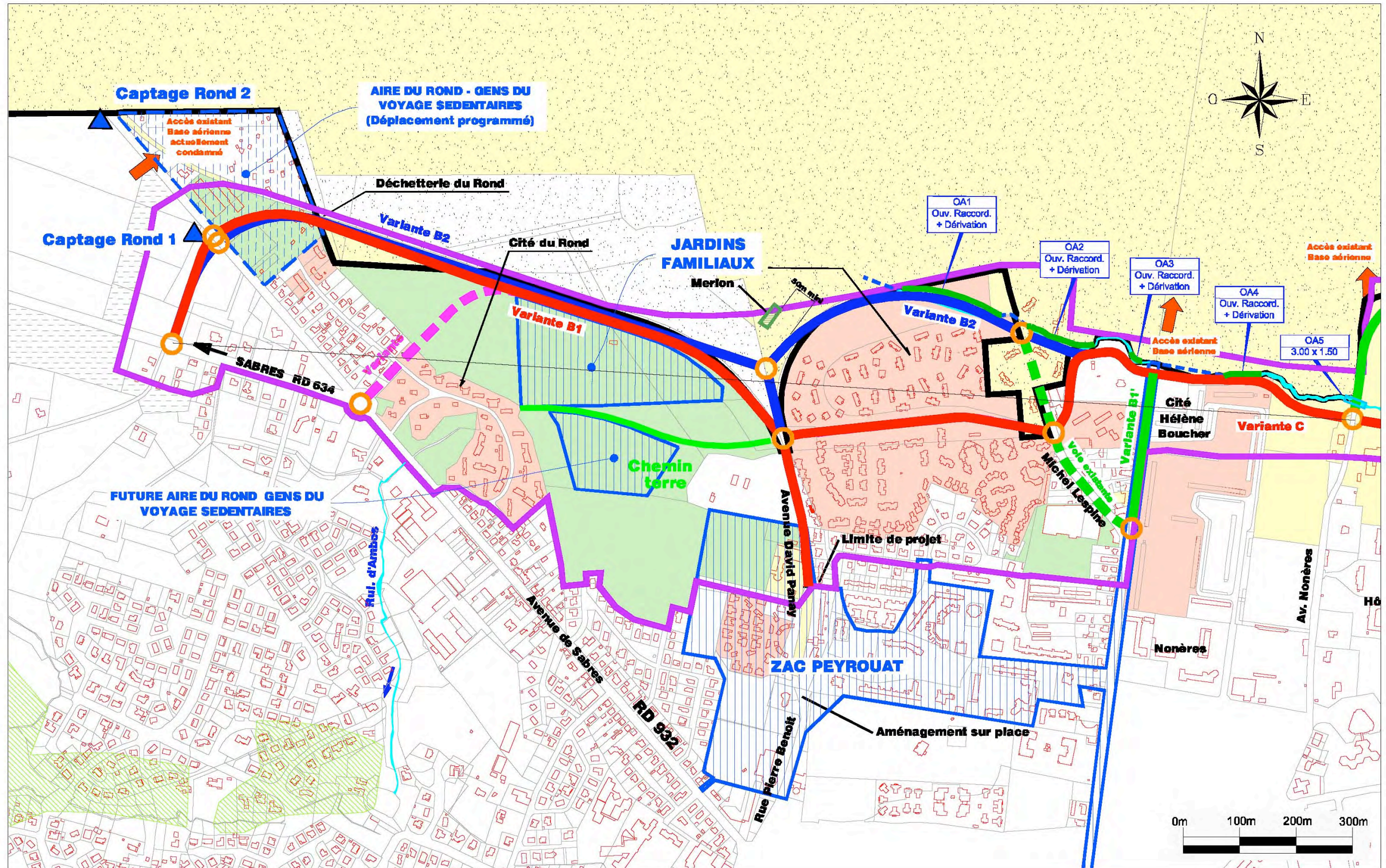
- Le polygone d'isolement du dépôt de munition de la base aérienne BA118. Ce dépôt est susceptible d'être déplacé à terme.
- Les courbes iso phonies du plan d'exposition au bruit de la BA 118.
- Les servitudes liées aux transmissions radioélectriques.

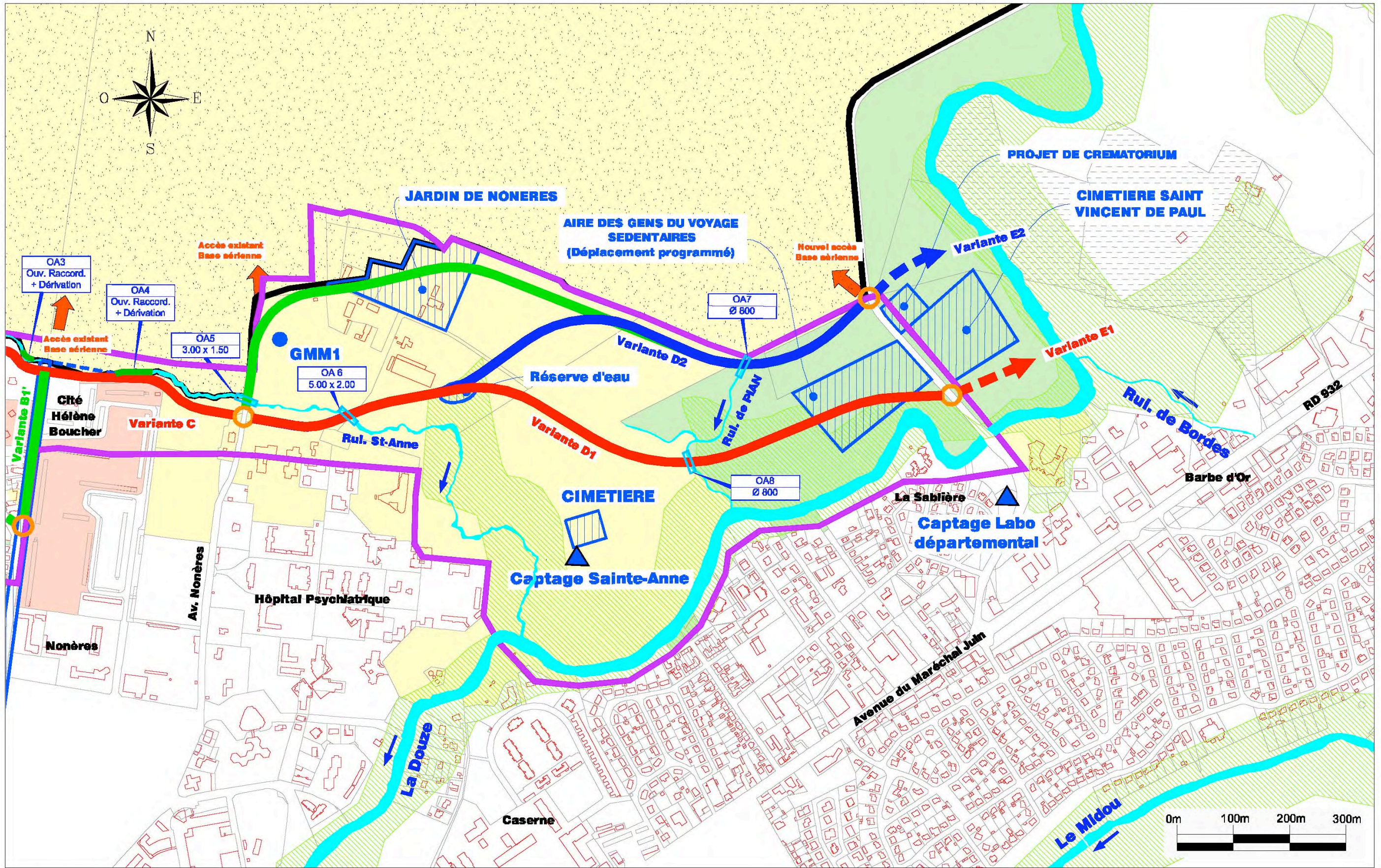
Les contraintes environnementales fortes identifiées sur l'aire d'étude sont les suivantes :

- => Insertion de la voie hors périmètre de la base aérienne (sécurité défense + polygone d'isolement)
- => Prise en compte du parking d'entrée à la base aérienne avenue Rozanoff (contrôle des visiteurs et stockage des véhicules)
- => Espace disponible réduit à hauteur de la Cité Hélène Boucher au droit de l'accès à la base aérienne par l'avenue Rozanoff
- => Contraintes de bruit (zones urbanisées)
- => Proximité et tracé irrégulier du ruisseau Saint-Anne au Nord de la Cité Hélène Boucher et de la Cité de l'Air.

Figure 2 : Contraintes environnementales et variantes envisagées.







4. Comparaison des variantes

4.1. Présentation des variantes envisagées

Un diagnostic circulation-déplacement a été réalisé. Ceci a permis d'aboutir à la traduction des études préalables par des propositions fonctionnelles. Le trafic estimé à la mise en service en 2014 : 5000 véhicules /jours (deux sens confondus, débit sur une section donnée) est compatible avec un dimensionnement à deux voies de l'axe.

Les variantes envisagées ont été superposés aux contraintes fortes identifiées.

Ce travail a permis d'aboutir aux familles de solutions présentées sur la Figure 2.

Les familles de solutions ont été découpées en TRONCONS (A à D), le tronçon C constituant le point dur l'espace disponible étant réduit, entre la base aérienne BA118 et la cité Hélène Boucher. Ce tronçon passe également sur le ruisseau Saint-Anne, qu'il faudra dévier localement. La présentation (un cahier A3 avec vues en plan et profils en long), la comparaison multicritère et le chiffrage ont été réalisés par tronçon, le tracé retenu pouvant ainsi plus aisément être une composition de tronçons choisis.

Nomenclature :

Les TRONÇONS A à D se déclinent chacun en VARIANTES : tronçons A – Variante A1 et A2 ; Tronçons B – Variantes B1, B2, B3 et B'1 ; etc

Nous appellerons TRACES ou SOLUTIONS, les enchaînements possibles de variantes qui constitueront le boulevard Nord depuis la route de Sabres à l'Ouest jusqu'à l'avenue de Canenx à l'Est.

- **Tronçons A – VOIE EXISTANTE – ACCES A LA FUTURE ZAC PEYROUAT PAR AV. DAVID PANAY**

Les tronçons A empruntent l'avenue David Panay. En aménagement sur place, ils nécessitent la destruction d'une passerelle existante. Ils se raccordent environ à mi-parcours des tronçons B.

- **Tronçons B – AIRE DU ROND – JARDINS FAMILIAUX**

A leur extrémité ouest, les variantes B1 et B2 se raccordent à l'avenue de Morcenx (RD634), tandis que la variante B3 se raccorde au carrefour entre la route de Sabres et l'avenue Robert Caussègue, avant de se confondre avec la variante B1. Elles aboutissent à 100m de l'avenue Rozanoff où démarre le tronçon C. Elles cheminent entre les zones urbaines et l'espace boisé qui couvre le sud de la base aérienne.

- **Sous-variante B'1 – VOIE EXISTANTE - ACCES A LA FUTURE ZAC PEYROUAT PAR AV. ROZANOFF**

La sous-variante B'1 emprunte l'avenue du capitaine Michel Lespine puis l'avenue Rozanoff où elle se raccorde avec les variantes B.

- **Tronçons C – POINT DUR ENTRE LA CITE HELENE BOUCHER ET LA BASE AERIENNE**

Le tronçon C constitue le point dur du tracé du boulevard nord. Situé en bordure sud de la base aérienne, il longe la cité Hélène Boucher par le Nord. De plus, il passe sur le ruisseau Saint-Anne qu'il faudra dévier et localement buser.

- **Tronçons D – NONERES – SAINT ANNE**

Entre l'avenue Nonères et la RD53 route de Canenx, se dessine le tronçon D qui franchit des zones boisées ou longe la base aérienne par le sud. La variante D1 reste dans le périmètre d'étude mais traverse un vaste site environnemental réglementé (zone Natura 2000) qui suit les rives de la Douze.

4.2. Analyse multicritère et identification des tracés de moindre impact

Les critères de comparaison retenus et examinés ci-après sont :

Le milieu physique

- Topographie
- Forages AEP – géothermie
- Hydrographie – proximité des cours d'eau franchis

Cadre de vie

- Traversée de zones bâties, acquisitions
- Impact sur la base aérienne
- Impact acoustique
- Traitement de la qualité urbaine des lieux
- Circulations douces – continuité, sécurisation
- Trafic – amélioration des conditions de circulation et de desserte – fonctionnalité

Milieu naturel

- Sites NATURA 2000
- Zones naturelles
- Habitats naturels patrimoniaux
- Espèces patrimoniales

Technique

- Délai de réalisation – complexité technique – difficulté de réalisation
- Géométrie
- Possibilité de phasage

Urbanisme

- PLU
- Procédures

Cout

- Cout total en €TTC
- Cout au ml en €TTC

4.2.1. Le milieu physique

4.2.1.1. Topographie

Le relief de la ville de Mont-de-Marsan est marqué principalement par les lits encaissés des cours d'eau de la Midouze, du Midou et de la Douze. L'altimétrie est comprise entre 26 m (NGF) au niveau des berges de la Midouze et 92 m au niveau du carrefour formé par l'avenue du Houga (RD30) et l'avenue du Vigneau (RD321).

L'aire d'étude située en rive droite de la vallée de la Midouze présente une surface relativement plane (pente <1%), hormis à l'Est, sur les rives de la Douze où le terrain est incliné vers la Midouze et descend de 5 m environ.

- **Les variantes ayant un impact fort**

La variante D1 a un impact fort car elle passe (à l'Est) à proximité des rives de la Douze pour éviter le cimetière Saint Vincent de Paul. Un important remblais ou plus vraisemblablement un ouvrage sera à prévoir. Le ruisseau de Pian, également franchit par D1, constitue une large brèche.

- **Les variantes ayant un impact intermédiaire**

Les autres tronçons en tracé neuf (B, D2 et D3) et le tronçon C présentent un impact intermédiaire.

- **Les variantes présentant un faible impact topographique**

Le tronçon A et la variante B'1 sont en aménagement sur place. Ils nécessitent en revanche de respecter les niveaux de seuils existants.

4.2.1.2. Forages AEP – géothermie

La zone d'étude compte trois captages AEP (captage rond 1, captage Saint-Anne et captage du laboratoire départemental) et un forage géothermique (GMM1).

- **Les variantes ayant un impact fort**

Aucun tronçon n'a d'impact fort sur les forages AEP ou le forage géothermique.

- **Les variantes ayant un impact intermédiaire**

Les variantes B1 et B2 passent à proximité du forage AEP rond 1. Mais, comme indiqué dans les études d'environnement, aucun des captages AEP ne possède de périmètre de protection rapproché ou éloigné. La parcelle sur laquelle est implanté le captage constitue le périmètre de protection immédiat et les tronçons le contournent.

La variante D3 est celle qui passe le plus près du forage géothermique : elle le contourne et n'a donc pas d'impact.

- **Les variantes ayant un impact faible**

Toutes les autres variantes passent loin des captages AEP.

4.2.1.3. Hydrographie – proximité des cours d'eau franchis

Le secteur d'étude fait partie du bassin versant de l'**Adour**, cours d'eau le plus important de la région, qui traverse la partie Sud du territoire d'Est en Ouest. Il est alimenté par un certain nombre d'affluents arrivants du Sud-Est mais aussi par **la Midouze** qui provient du Nord-Est. Cette dernière est formée par la confluence **du Midou** (108 km) et de **la Douze** (123 km). **La zone d'étude englobe une partie de la Douze.**

La zone d'étude comporte plusieurs cours d'eau temporaires : **le ruisseau de Saint-Anne** (1,5 km de long), **le ruisseau de Pian** et **le ruisseau de Bordes** qui sont des affluents de la Douze, ainsi que le **ruisseau d'Ambos** qui est un affluent de la Midouze.

- **Les variantes ayant un impact fort**

Les tronçons ayant le plus fort impact sont **les variantes B2 et C** car ils passent sur le ruisseau Saint-Anne, parallèlement à son lit. Un busage et/ou une déviation sera nécessaire. **La variante D1** franchit le ruisseau Saint Anne de biais, le ruisseau de Pian et passe à proximité des rives de la Douze.

- **Les variantes ayant un impact intermédiaire**

Les variantes D1 et D3 franchissent le Pian plus en amont que D1 et franchissent Saint-Anne plus perpendiculairement.

- **Les variantes ayant un impact faible**

Les autres variantes ont un faible impact.

4.2.2. Cadre de vie

4.2.2.1. Traversée de zones bâties, acquisitions

L'« Annexe 1 : bâtis impactés par chaque variante » présente les bâtis impactés par chaque variante le cas échéant.

- **Les variantes ayant un impact fort**

Le tronçon B a un impact fort sur le bâti. Il nécessite l'acquisition de 8 et 10 bâtis.

- **Les variantes ayant un impact intermédiaire**

Les variantes C et D3 ont un impact intermédiaire : 1 à 5 bâtis sont touchés. En outre, la variante D3 traverse les jardins Nonères.

- **Les variantes ayant un impact faible à très faible**

Les autres variantes : A, B'1 et D2 n'ont pas d'impact. A et B'1 passent sur des routes existantes, respectivement David Parnay et Michel Lespine. Les variantes D2 et E2 sont en tracé neuf sur des terrains non bâtis.

4.2.2.2. Impact sur la base aérienne

La base aérienne se situe en limite nord de la zone d'étude et le passage des variantes dans l'emprise de la base aérienne est parfois inévitable pour préserver les zones bâties.

- **Les variantes ayant un impact intermédiaire**

Les variantes **B1, B2, B'1 et A2** passent dans l'emprise de la base aérienne. L'impact de B1 est moindre car elle ne passe qu'en bordure de périmètre.

- **Les variantes ayant un impact faible à très faible**

Toutes les autres variantes longent l'emprise de la base aérienne ou passent largement au Sud.

4.2.2.3. Impact acoustique

L'impact acoustique est apprécié selon la proximité des habitations. Des mesures in situ permettant de caractériser l'état initial et une modélisation acoustique seront réalisées pour estimer l'impact de la solution retenue.

- **Les variantes ayant un impact fort**

Les variantes **A et B'1** empruntent des routes existantes et passent donc en bordure de franges urbaines. **La variante B3** passe au cœur d'une zone bâtie (elle nécessite d'ailleurs de nombreuses acquisitions).

Le tronçon **B** passe à proximité de la Cité du Rond et de la Cité de l'Air.

- **Les variantes ayant un impact faible à très faible**

Le tronçon **D** chemine loin des habitations.

4.2.2.4. Traitement de la qualité urbaine des lieux et circulations douces

Du point de vue du traitement de la qualité urbaine des lieux et des circulations douces, toutes les variantes s'équivalent : le boulevard nord a les caractéristiques d'une voie urbaine. La largeur roulable est limitée à 6m. Un large espace destiné aux modes doux est ménagé : 5m (réduit à 4m pour les tronçons A). Des plantations d'arbres sont prévues sur une bande engazonnée de 2 à 3m de large.

Une attention particulière devra être donnée en phase PROJET au choix des bordures, au revêtement de surface de l'espace cycles/piétons et au traitement paysager.

4.2.2.5. Trafic – amélioration des conditions de circulation et de desserte – fonctionnalité

En termes de fonctionnalité, pour certains critères, toutes les variantes sont équivalentes :

La vitesse, le trafic et les caractéristiques du profil en travers

Le profil en travers (largeur roulable limitée à 6m, partage de l'espace avec les modes doux, large bande plantée) incite à respecter la vitesse maximale de 70km/h (50 km/h pour les tronçons A et C en milieu urbain). Les trafics journaliers estimés à 5000 v/j (débit sur une section donnée) à l'ouverture de la voie nouvelle et à 6000 v/j à l'horizon 2026 sont compatibles avec un dimensionnement à 2 voies en section courante, avec des voies de 3m de large chacune.

Rôle de desserte ou d'échange interurbains

Toutes les variantes présentent des rétablissements avec échanges avec les voies interceptées : d'Ouest en Est,

- la RD 634
- la RD 932
- l'avenue David Panay

- l'avenue Michel Lespine
- l'avenue Rozanoff
- l'avenue Nonères
- la RD53
- la RD932 – avenue du Maréchal Juin

Elles sont donc équivalentes du point de vue de la fréquence des échanges.

Dessertes

Les points suivants sont desservis par les échanges représentés, pour tous les tronçons :

- la future Aire du Rond – gens du voyage sédentaires (par le chemin de terre)
- les jardins familiaux (par le chemin de terre)
- la cité Hélène Boucher (par l'av. Rozanoff)
- la cité de l'Air (par la rue Michel Lespine)
- la ZAC Peyrouat (par l'av. David Panay)
- la base aérienne (par l'av. Rozanoff et la route de Canenx)
- les franges urbaines de la RD932 (par la RD932)
- l'hôpital psychiatrique Saint-Anne (par l'av. Nonères)
- les franges urbaines de l'avenue du Maréchal Juin (par l'av. du Maréchal Juin)

- **Les variantes apportant une amélioration fonctionnelle intermédiaire**

Pour le secteur Ouest, **la variante B'1** est la moins performante car son itinéraire est moins direct que celui de B1, B2 ou B3 pour les échanges Est-Ouest : elle constitue une baïonnette qui crée une discontinuité. De même, l'itinéraire des **variantes B1 et B3** est moins direct que celui de la variante B2.

De même, pour le secteur Est, **la variante D3** est moins performante que D1 ou D2.

La desserte de la base aérienne est moins performante pour la **variante B'1** car les échanges prévus sont plus éloignés des accès à la base aérienne : + 300 m pour la variante B'1 par rapport aux variantes B1, B2 et B3 en passant par l'avenue Rozanoff.

- **Les variantes apportant une amélioration fonctionnelle satisfaisante à très satisfaisante**

En termes d'échange inter-quartiers entre l'Est et l'Ouest de Mont de Marsan, pour le tronçon B, **la variante B3 est la plus performante** car elle est plus courte que les variantes B1 et B2. De plus, elle se raccorde au carrefour existant entre la RD634 et la RD932 ce qui permet de suivre directement l'une ou l'autre direction une fois arrivé à ce carrefour. Elle présente en outre un itinéraire direct pour les échanges Est-Ouest (comme B1).

Du point de vue de la desserte de la base aérienne, **les variantes B2, D2 et D3** sont plus performantes car elles passent plus près de l'accès existant avenue Rozanoff.

Pour le secteur Ouest, **B1 et B3** assurent une bonne desserte des quartiers nord de Mont de Marsan et notamment une desserte directe de la Cité de l'Air par le centre ville.

4.2.3. Milieu naturel

La comparaison en termes de milieu naturel sera globale, en considérant l'ensemble des critères énoncés dans le tableau de comparaison multicritère : sites NATURA 2000, zones naturelles, habitats naturels patrimoniaux, espèces patrimoniales.

- **Les variantes ayant un impact fort**

La **variante D1** a un impact fort en premier lieu car elle traverse le site Natura 2000 qui longe la rivière la Douze et le ruisseau Saint-Anne.

- **Les variantes ayant un impact intermédiaire**

Les **variantes B2 et D2** ont un impact intermédiaire. Elles passent en bordure de forêts mixtes et de pinèdes, franchissent le ruisseau Saint-Anne et peuvent impacter des espèces patrimoniales (compléments d'inventaires printaniers à réaliser).

- **Les variantes ayant un impact faible à très faible**

Toutes les autres variantes ont un impact faible : elles se situent en dehors du site Natura 2000 et ne touchent aucun habitat naturel patrimonial. Elles franchissent en revanche des espaces boisés.

4.2.4. Technique

La comparaison technique sera globale, en considérant l'ensemble des critères énoncés dans le tableau de comparaison multicritère : délai de réalisation – complexité technique – difficulté de réalisation, géométrie (caractéristiques en vue en plan et en profil en long, terrassement, franchissements), possibilité de phasage.

Toutes les variantes présentent des caractéristiques géométriques en vue en plan et en profil en long similaires et admissibles. Certains linéaires nécessiteront de ne pas prévoir de plantations d'arbres pour permettre le dégagement de la visibilité. Certaines variantes présentent un meilleur équilibre déblais/remblais que d'autres. Ainsi **le tronçon B et la variante D1** sont globalement déficitaires en remblais, tandis que **le tronçon A et la variante D2** sont globalement excédentaires en déblais. Les variantes présentant un bon équilibre sont **C et D3**.

- **Les variantes de difficulté technique élevée**

Les **tronçons B2 et C** passent sur le ruisseau Saint-Anne et nécessiteront de le dévier et/ou de le buser. De plus, le tronçon C sera réalisé sous exploitation car il est situé dans l'emprise du parking de la base aérienne et face à l'accès principale avenue Rozanoff.

La **variante D1** est également délicate de ce point de vue car elle franchit le ruisseau de Pian (la brèche est peu profonde mais large), le ruisseau Saint-Anne (de biais) et elle passe à proximité des rives de la Douze pour contourner le cimetière Saint Vincent de Paul.

- **Les variantes de difficulté technique intermédiaire**

La construction du **tronçon B et de la variante D1** donnera lieu à du déboisement.

Le **tronçon A et la variante B'1** sont en aménagement sur place : elles empruntent des routes existantes. Les travaux sous exploitation amènent une difficulté de réalisation.

La **variante B'1** permet de raccorder B1 et B2 à des voies existantes et donc de prévoir un phasage de réalisation jusqu'à ces voies.

- **Les variantes sans difficulté technique**

Les variantes qui ne présentent pas de difficulté technique particulière sont les **variantes D2 et D3**, mise à part le franchissement du PIAN (très en amont) et le franchissement de Saint Anne.

4.2.5. Urbanisme

Le plan de zonage du POS est fourni sur la figure 4. Les variantes passent sur des zones IINA, UM, UC, UB, IND et INC dont la description selon le règlement du POS est également donnée en ci-après. Aucune zone Non Constructible n'est donc concernée.

=> Zones urbaines

IIU1a :

Zone à vocation de services ou d'activités artisanales et commerciales exposée aux nuisances de bruit de l'aérodrome. Cette zone comprend le secteur IIU1a exposé aux nuisances fortes.

IINA et IINAb :

Zone peu ou pas équipée destinée à l'accueil d'activités industrielles, artisanales, commerciales ou d'entrepôts ainsi que d'équipements publics de superstructure.

Elle comprend un secteur "a" incluant une zone d'activités commerciales exposée aux nuisances de bruit de l'aérodrome.

Elle comprend un secteur "b" incluant l'établissement pénitentiaire projeté.

UM :

Zone de la Base Aérienne Militaire.

UCa :

Zone d'habitation de densité moyenne à caractère principal d'habitat de service et d'activités annexes dans laquelle dominent les constructions individuelles. Cette zone comprend le secteur UCa exposé aux nuisances fortes de bruit de l'aérodrome et un secteur UCb exposé aux nuisances faibles de bruit de l'aérodrome.

Cette zone comprend le secteur UCr prévu pour la création de bassins d'orage.

UBb :

Zone de proximité du centre ville, de densité moyenne destinée à l'habitat et aux activités de services et d'accompagnement complémentaire à l'habitat. Cette zone comprend le secteur Uba et le secteur UBb exposé aux nuisances faibles de bruit de l'aérodrome.

Cette zone comprend les secteurs UBr et UBar prévus pour la création de bassins d'orage.

=> Zones naturelles

INCa :

Zone à protéger en raison de sa vocation agricole ou de la qualité du site à vocation sylvicole.

Elle comporte le secteur "a".

INDb et INDc :

Zone à protéger en raison de la fragilité du site et du paysage.

Le POS sera prochainement remplacé par un PLU opposable en décembre 2010.

L'emplacement V44b, représenté sur la figure 3, correspond à l'amorce de la variante B3.

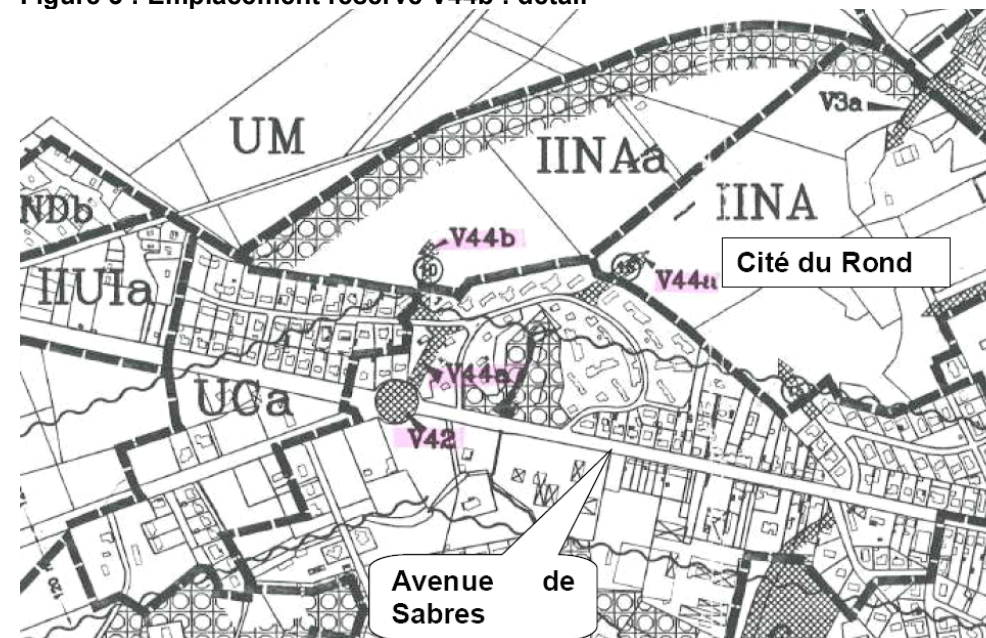
• Les variantes ayant un impact fort

Le tronçon B est majoritairement en zone urbaine (UC : zone d'habitation de densité moyenne ; UB : zone de proximité du centre ville). Ils ne posent donc pas de difficulté liée au zonage ou au règlement du POS, en revanche, comme vu plus haut, ils impactent le bâti existant et à ce titre présente un impact fort sur l'urbanisme. Ils passent en outre en zone UM (zone de la Base Aérienne Militaire).

• Les variantes ayant un impact intermédiaire

La variante D3 contourne la zone INDb et est donc d'un impact jugé faible, comparé à D1 et qui traversent la zone en son milieu. En revanche, elle traverse les jardins Nonères.

Figure 3 : Emplacement réservé V44b : détail



V44a : pénétrante du rond : bande de 15 m de large sur 118 m de long

V44b : pénétrante du rond : bande de 10 m de large sur 35 m de long

4.2.6. Coût

• Les variantes ayant un coût intermédiaire (entre 3 et 5 M€TTC au km)

Le tronçon B a un coût intermédiaire. Le coût vient notamment des nombreuses acquisitions à prévoir, du fait que ces variantes sont en tracé neuf et des nombreux raccordements. Le tronçon C passe sur le ruisseau Saint-Anne, mais son coût reste intermédiaire car les emprises permettent de réaliser une déviation du cours d'eau.

• Les variantes ayant un coût limité (inférieur à 3 M€TTC au km)

Le tronçon A et le tronçon D ont un coût limité car il s'agit d'aménagement sur place de voie existante pour les tronçons A et car les nombreux franchissements des tronçons D sont des buses ou des ouvrages cadre et non des ponts (ouvrages mono-travée).

Figure 4 : POS

Les emplacements réservés V44a et V44b sont localisés sur la figure.



THEME	ENLEUX/CONTRANTES FORTES/IDENTIFIES	VariantA1	VariantA2	VariantB1	VariantB2	VariantB3 ("homologues" variant emplacement)	VariantB1 1500m de longueur	VariantC
LINEAIRE	ml	22	39	153	177	145	76	43
MIEUPHYSIQUE	logement	(++)					(++)	
	logement AEP-géométrie			(-)				(-)
	logement point franchissement au			(++)	(-)	(++)	(++)	(-)
CADRE DE VIE	Travaux de voirie Acquisition	(++)					(++)	
	Impact visuel	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)	(+)
	Impact sonore	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Impact paysager	(++)		(++)	(++)	(++)	(++)	(++)
	Impact agricole	(++)		(++)	(++)	(++)	(++)	(++)
	Impact économique	(++)		(++)	(++)	(++)	(++)	(++)
MIEUNATUREL	Site Natura 2000	(++)					(++)	
	Forêt	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Forêt	(++)		(++)	(++)	(++)	(++)	(++)
TECHNIQUE	Travaux de voirie franchissement	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Travaux de voirie franchissement	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Travaux de voirie franchissement	(-)		(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
URBANISME	Logement POS aménagé	UCb UBb	UCb UBb UM	UCb NAa UCa	UCb NAa UCa UM	UCb NAa UCa	UCa UCb UBb UM	UBb
	% d'habitat individuel	0% - 10%	0% - 8%	5% - 2%	9% - 3%	4% - 1%	0% - 2%	0% - 2%
	Logement individuel			(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
COUT	Site	22	39	153	177	145	76	43
	Site METC	4900	5800	6500	5800	5000	6000	14000
	Site METC	21	17	5	3	5		31

ARC - 04/05/2010

THEME	ENJEUX OU CONTRAINTES FORTES IDENTIFIES	Variante D1	Variante D2	Variante D3
LINEAIRE	ml	1280	1170	1300
MILIEU PHYSIQUE	topographie	(-) passage à proximité des rives de la Douze		(-) passage à proximité du forage géothermique
	forages AEP - géothermie			
	hydrographie - proximité - franchissements des cours d'eau	(-) franchissement ruisseau Saint-Agne et de Pau		
CADRE DE VIE	Traversée de zones bâties, Acquisition	[passage sur site des gens du voyage - déplacement programmé]	(++) pas de bâti à acquérir	(-) traversée jardin Nonères 4 bâtis impactés
	Impact sur la base aérienne	(++) hors base aérienne		
	Impact acoustique	(++) bns des zones urbaines		
	Traitement de la qualité urbaine des lieux	(++) plantations d'arbres prévues + sécurisation des circulations douces		
	Circulation douces - continuité, sécurisation	(++) piste cyclable créée		
	Traffic - amélioration des conditions de circulation et de dessertes - fonctionnalité	(++) nouvel accès BA118 par route de Canenx (++) itinéraire continu pour les bâtons Est-Ouest		(++) nouvel accès BA118 par route de Canenx (-) itinéraire est-ouest moins direct que D1 ou D2
MILIEU NATUREL	sites Natura 2000	(-) dans site NATURA2000 (3 franchissements sur plus de 400m au total)	(-) en bordure de site NATURA 2000 (1 franchissement sur 130 m)	(++) hors site NATURA2000
	zones naturelles	(-) passage en bordure de forêts mixtes et au sein de phèdes (-) fragmentation des boisements (-) franchissement du ruisseau temporaire Saint-Anne (-) tracé sur la ripéyre de la Douze	(-) passage en bordure de forêts mixtes et de phèdes (-) franchissement du ruisseau temporaire Saint-Anne	(-) passage en bordure de forêt mixte (-) fragmentation de boisement (-) franchissement du ruisseau temporaire Saint-Anne
	habitats naturels patrimoniaux	(-) ripéyre de la Douze	(++) Aucun habitat naturel patrimonial	
	espèces patrimoniales	(-) Possibilité d'espèces patrimoniales sur le ruisseau temporaire et la ripéyre de la Douze (sous réserve des compléments d'inventaires printaniers)		
TECHNIQUE	débit de réalisation, complexité technique - difficulté de réalisation	(-) deux franchissements de ruisseau dont un biais (-) ouvrage à proximité de la Douze (-) débouement à prévoir	(-) deux franchissements de ruisseau	
	géométrie - terrassement - franchissements	(-) forts remblais à proximité de la Douze à biviée sur la route de Canenx	(-) excédentaire en déblais	(++) bon équilibre déblais remblais
	possibilité de phasage			
URBANISME	zonage du POS concerné	Urb passage au mû de zone INDb	Urb passage au mû de zone INDb	INCa passage en bordure de zone INDb
	% du héral sur le domaine communal - domaine "blanc"	37% - 0%	22% - 0%	20% - 0%
	procédures - prévisions temporels		(++) pas de bâti à acquérir	(-) bâti à acquérir
COUT	héral	1280	1170	1300
	cout total ETTTC	3 359 000	3 113 000	3 541 000
	cout au km METTC	2,6	2,7	2,7

++ Très favorable
+ Favorable
- Défavorable
-- Très défavorable

5. Principales étapes



Annexe 1 : bâtis impactés par chaque variante

