

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

05/11/2021

Dossier complet le :

10/12/2021

N° d'enregistrement :

F-075-21-C-0147

1. Intitulé du projet

A64 - 1/2 Echangeur de Carresse - Cassaber
Création d'un demi échangeur

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Autoroutes du Sud de la France (ASF)

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Vivien ISOARD, Directeur Opérationnelle de l'infrastructure Ouest

RCS / SIRET

5 7 2 1 3 9 9 9 6 0 3 5 7 5

Forme juridique

S.A. à conseil d'administration

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6° a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat...	L'opération consiste en l'aménagement d'un nouveau demi-échangeur sur l'A64 au Sud-Est de Peyrehorade, entre les échangeurs existants n°6 et 7. Il sera situé au niveau du franchissement de la RD29/RD17, sur les communes de Sorde-l'Abbaye (40) et de Carresse-Cassaber (64). L'opération est concernée par les rubriques IOTA suivantes : 2.1.5.0, 3.1.2.0, 3.2.2.0 et 3.3.1.0. Concertation avec DREAL & DDTM 40 / 64 réalisée le 02/07/21 avec cadrage Loi sur l'eau y compris défrichement (non soumis).

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet prévoit la réalisation d'un demi échangeur de type demi-losange sur l'A64, dont les bretelles d'entrée et de sortie seront orientées vers l'Ouest (entrée côté Nord vers Bayonne et et sortie côté Sud depuis Bayonne). Il permettra les échanges avec les routes départementales RD29 (dans les Landes côté Sorde-l'Abbaye) et RD17 (dans les Pyrénées Atlantiques côté Carresse-Cassaber) qui assurent respectivement la liaison entre Peyrehorade (40) et Salies-de-Béarn (64).

Les bretelles d'entrée (Nord) et de sortie (Sud) seront raccordées à la RD29/RD17 par des carrefours.

Chaque bretelle sera équipée d'une gare de péage.

La bretelle d'entrée passe sous la travée de rive Nord du pont portant la RD29 au-dessus de l'autoroute.

Les travaux comprennent la création des deux bretelles et des carrefours de raccordement à la RD29/RD17, l'assainissement des deux bretelles (dispositifs de collecte et bassins multifonctions), le franchissement du ruisseau de Péborde et du ruisseau de Labarthe, et les aménagements paysagers. Le projet d'aménagement s'insèrera dans le Domaine Public Autoroutier Concédé à ASF et sur 3 parcelles agricoles privées localisées sur la commune de Carresse-Cassaber et sur la commune de Sorde-l'Abbaye .

4.2 Objectifs du projet

Le projet d'implantation d'un nouveau demi échangeur sur l'A64 permettra d'améliorer les déplacements sur la RD29 (en direction de Peyrehorade et Dax) et la RD17 (en direction de Salies-de-Béarn). Cette opération s'inscrit dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier validé par le décret 2018-959 du 06/11/2018

En l'état actuel pour rejoindre l'A64, une circulation de poids-lourds traverse les communes de Sorde-l'Abbaye et de Peyrehorade en raison d'activités de plusieurs carrières à proximité. Ces flux de poids-lourds passent dans le centre-ville de ces communes et ont un impact négatif en termes de sécurité, de nuisances sonores et liées à la qualité de l'air. Par ailleurs, il est prévu à Carresse-Cassaber une nouvelle gravière et une extension d'une carrière existante.

Ainsi, les objectifs du projet sont :

- d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des riverains en reportant vers l'A64 les trafics transitant dans les centres bourgs de Peyrehorade et de Sorde l'Abbaye, peu adaptés au trafic de transit (nombreux accès directs en bord de voie, passages piétons) ;
- de redynamiser le secteur, Sorde-l'Abbaye et Carresse-Cassaber se trouveront alors directement desservies par l'échangeur autoroutier, rendant ainsi les communes beaucoup plus accessibles et attractives qu'auparavant.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux comprennent : (cf annexe 4, plan du projet)

- le défrichage d'une partie de la végétation des bords de l'infrastructure autoroutière ;
- le terrassement des bretelles (principalement en remblai) ;
- la création de deux carrefours pour le raccordement des bretelles à la RD29/RD17;
- la création d'un gare de péage sur chacune des bretelles, la mise à niveau des refuges sur A64 à proximité du viaduc du gave d'Oloron et le raidissement du perré au Nord du PS415.
- le franchissement du ruisseau de Péborde et de Labarthe ;
- la réalisation de l'assainissement des bretelles (dispositifs séparatifs de collecte et bassins multifonctions de traitement des eaux de la plate-forme avant rejet dans le milieu naturel) ;
- la réalisation de chaussées, la réalisation de la signalisation horizontale et verticale,
- la mise en place de dispositifs de retenue de véhicule au droit des bretelles ;
- la mise en oeuvre de mesures acoustiques éventuellement nécessaires ;
- l'insertion paysagère des aménagements.

Les travaux doivent débuter fin 2023 pour une durée de 2 ans (mise en service prévue fin 2025). Les mesures environnementales en phase chantier (cf annexe 7, § 3.5) seront suivies par ASF au travers d'un management environnemental fort et engagé issu des retours d'expérience concluants des précédents chantiers ASF.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les futurs aménagements de ce demi-échangeur losange feront l'objet d'un entretien similaire à celui qui est fait sur le réseau ASF :

- contrôle périodique des équipements (dispositifs de retenue, fossés et bassins de traitement multifonctions...)
- gestion extensive des dépendances vertes

Les simulations de trafic montrent que la mise en service du demi-échangeur au droit des communes de Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye permettrait d'intéresser des niveaux de trafics variant de 1370 à 1525 véh/j (dont 16 à 15% de poids lourds) aux années horizons respectives 2020 et 2036.

Le projet permettra ainsi de favoriser les migrations vers la côte Basque (Bayonne,...) par l'A64, le littoral landais (Capbreton, Soustons,...) pour les secteurs de Salies de Béarn, Carresse-Cassaber, Sorde l'Abbaye et Castagnède.

Les impacts positifs du demi-échangeur se feront surtout ressentir dans les secteurs de Peyrehorade et Sorde-l'Abbaye, avec une diminution de 220 à 230 PL/j suivant les années horizons considérées

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Concertation publique réalisée du 22/02/21 au 22/03.

DUP pour permettre l'acquisition par expropriation éventuelle des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Autorisation environnementale au titre des art L214.1 et suivants du CE relatif à la législation sur l'eau intégrant la demande de dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégés au titre des art L.411-1 et 411-2 du CE et intégrant l'évaluation des incidences sur les sites N2000 (ZSC du Gave d'Oloron) au titre de l'art L.414-4 du CE.

Analyse en cours sur nécessité ou non de réaliser une MEC PLUi Pays d'Orthe et Arrigans.

Suite concertation avec DDTM 40/64, attestation DDTM 40 du 20/09/2021 spécifiant que les parcelles ne sont pas soumises à autorisation de défrichement.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Emprise totale	9 ha
Emprise (hors DPAC)	1.8 ha
Surface de chaussées neuves des bretelles (1 ha imperméabilisé) et -0.2 ha de déconstruction d'accès de service (désartificialisation)	1 ha [-0.2ha]
Surface totale imperméabilisée (bretelles + A64)	2.6 ha
Longueurs bretelles d'entrée	2x 800 m environ
Surface zone humide impactée	2.4 ha

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Sorde-l'Abbaye (40)
Carresse-Cassaber (64)

Coordonnées géographiques¹

Long. _ ° _ ' _ " _ Lat. _ ° _ ' _ " _

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. _ 1 ° 01 ' 35 " 50 Lat. 43 ° 30 ' 27 " 56

Point d'arrivée :

Long. _ 1 ° 01 ' 10 " 90 Lat. 43 ° 30 ' 25 " 10

Communes traversées :

Sorde-l'Abbaye
Carresse-Cassaber

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

L'autoroute A64 constitue la liaison entre Toulouse et Bayonne en passant par Pau, sous concession de la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF). Elle est à 2x2 voies dans la zone d'étude. Elle comporte 42 dispositifs d'échanges entre Bayonne et Toulouse dont cinq avec d'autres sections d'autoroute ; l'A63, l'A641, l'A65, l'A645 et l'A620.

Le projet consiste à réaliser un demi-échangeur au Sud-Est de Peyrehorade, entre les PK 40,9 à 42,3, entre les échangeurs existants n°6 de Peyrehorade et 7 de Salies de Béarn.

Section autorisée par arrêté de DUP du 08/07/1985

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- ZNIEFF Type II : 720012972 " Réseau hydrographique du Gave d'Oloron et de ses affluents" concernée au droit du franchissement du ruisseau de Labarthe par la bretelle de sortie. Présence du gave d'Oloron 200 m à l'Ouest du projet. - ZNIEFF Type II : 720014228 " Basse vallée du Gave d'Oloron et falaise calcaire de Sorde-l'Abbaye" concernée partiellement par la bretelle d'entrée du côté Nord de l'autoroute.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone de Barthe de Saint-Martin de Seignanx est la plus proche à être couverte par un arrêté de protection de biotope, elle est située à environ 25 km à l'Ouest du site.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures du réseau national des Pyrénées-Atlantiques, a été approuvé par un arrêté du Préfet des Pyrénées-Atlantiques en date du 29 janvier 2019. L'autoroute A64 est concernée par ce PPBE et le tronçon concerné est classé en catégorie 2. Bande affectée par le bruit de 250 m de part d'autre avec règles pour les espaces urbanisables.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à proximité de plusieurs monuments historiques à Sorde l'Abbaye, mais au-delà des périmètres de protection de 500 m.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucune zone humide identifiée dans le SDAGE Adour Garonne. Des inventaires pédologiques et floristiques réalisés conformément à la loi du 24 juillet 2019 ont permis de définir une surface de 2,4 ha de zones humides aux abords du projet. Les zones humides identifiées correspondent aux fossés le long de l'autoroute, à la ripisylve du ruisseau de Labarthe et à une prairie mésohygrophile au Sud de l'autoroute. Elles seront compensées à hauteur de 150 % (selon SDAGE)

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par le risque d'inondation (pas de PPRI) mais une zone inondable (AZI) est identifiée au PLUI le long du gave d'Oloron.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site BASOL sur la commune. En limite communale à 1,3 km environ à l'Ouest du site de projet, est identifié un ancien site industriel BASIAS sur la commune de Leren (Dépôt de liquides inflammables). Le projet est éloigné de ce site.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les deux captages AEP les plus proches se situent sur la commune de Peyrehorade. Du fait de leur profondeur d'environ 20 mètres et de leur éloignement, ils ne constituent pas un enjeu fort pour le projet.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe presque en totalité dans le site inscrit des Gaves de Pau et d'Oloron. Les sites inscrits du "Vieux Bourg" de Sorde-l'Abbaye et de " l'Abbaye, gave d'Oloron " se situent à 2,7 km au Nord-Ouest du projet. Un dossier de déclaration préalable sera produit et soumis à l'ABF. Il détaillera la prise en compte de cet enjeu dans la conception du projet (aménagement paysagers).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site FR7200791 " Gave d'Oloron (cours d'eau) et marais de Labastide-Villefranche " (ZSC) est concerné au droit du franchissement du ruisseau de Labarthe par la bretelle de sortie (Sud). Le gave d'Oloron, qui fait également partie de ce site, est à 200 m à l'Ouest. Le site FR7200781 " Gave de Pau " (ZSC) est situé à 2,4 km au Nord.
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Le Site archéologique de Barat-de-Vin (Grotte Duruthy) est à 1 km environ au Nord-Ouest du projet ; - L'Abbaye ancienne (site du couvent) de Sorde est à 2,9 km au Nord-Ouest du projet.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'est pas prévu de prélèvements.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Environ 11 000 m ³ de terres seront déblayées dans le cadre de la réalisation du projet. Des études géotechniques permettront de préciser les volumes de matériaux réutilisables en remblais, notamment pour l'aménagement des bretelles. Des matériaux seront probablement valorisables dans le cadre de l'insertion paysagère du projet. Un volume de terre à ce jour inconnu devra vraisemblablement être évacué du site.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'opération, qui consiste à créer des voies principalement en remblai, nécessitera des apports de matériaux. Des matériaux présentant des caractéristiques géotechniques spécifiques devront être mis en oeuvre : 8 000 m ³ pour les remblais et 7000 m ³ pour la couche de forme. L'origine des matériaux utilisés n'est pas connue à ce jour.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va entraîner certaines perturbations et dégradations de la biodiversité existante. Aucune espèce floristique remarquable et aucun habitat d'intérêt communautaire n'est dans les emprises, mais environ 2,4 ha de zones humides sont dans les emprises. Le projet est susceptible de porter atteinte à des habitats d'espèces : le cuivré des marais et la cisticole des joncs (prairies) ou les mammifères semi-aquatiques (ripisylve du ru de Labarthe). Ces impacts seront maîtrisés grâce aux mesures mises en oeuvre en phase travaux et par la création de nouveaux habitats (cf annexe 7)
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet intéresse directement le site Natura 2000 FR7200791 " Gave d'Oloron (cours d'eau) et marais de Labastide-Villefranche (ZSC) ". Les enjeux de ce site sont inféodés aux milieux aquatiques. Le ruisseau de Labarthe, au Sud de la plate-forme autoroutière, fait partie intégrante de ce site Natura 2000. Il est uniquement franchi par la future bretelle de sortie (Sud). Le gave d'Oloron est également proche (environ 200 m à l'Ouest). Compte tenu des enjeux de biodiversité liés au réseau hydrographique du Gave d'Oloron, la réalisation du projet impose la réalisation d'une notice d'évaluations des incidences Natura 2000 au titre de l'article L.414-4 du CE.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est également de nature à porter atteinte aux ZNIEFF de type II avec le franchissement d'une bretelle du ruisseau de Labarthe, dont les enjeux sont approximativement les mêmes que pour les sites Natura 2000 associés. Outre les secteurs sensibles précités (prairies, ruisseau de Labarthe), une bretelle franchit le ruisseau de Péborde au Nord de l'autoroute, qui ne présente cependant pas les mêmes enjeux que le ruisseau de Labarthe.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'agriculture est très présente de part et d'autre de l'autoroute (grandes parcelles de maïs grain et d'ensilage, kiwis). Les emprises du projet entraîneront une consommation de terres agricoles (environ 4000 m ²) et d'espaces naturels ou semi-naturels (environ 9000m ²). Cependant le choix de la solution demi-losange plutôt que demi-trompette permet de limiter considérablement ces impacts. Les installations de chantier seront installées sur des surfaces déjà imperméabilisées et sans enjeux écologiques.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par les risques technologiques. Ceux-ci sont globalement faibles dans la zone (sites industriels importants (ICPE) les plus proches à environ 4 km : carrières de la société CEMEX et de la société SINIAT soumises à autorisation). Il n'y a pas de PPRT sur les communes concernées. Le réseau routier (A64 et RD) est utilisé pour le transport de marchandises dangereuses. Ce risque sera pris en compte dans la conception (dispositifs de sécurité et gestion des eaux pluviales)
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas concerné par le risque d'inondation (pas de PPRI) mais une zone inondable (AZI) est identifiée au PLUI le long du gave d'Oloron. Seule l'extrémité ouest des 2 bretelles est concernée. L'impact sur la ZI est donc nul Le site est majoritairement en zone d'aléa faible et pour partie en zone d'aléa moyen pour le risque de retrait-gonflements des sols argileux. Il est situé en zone de sismicité modérée (3).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du demi-échangeur permettra une diminution du trafic (équivalent à - 500 véh/j dont près de 200 PL) sur la traversée des communes de Sorde-l'Abbaye (RD29) et Peyrehorade (RD 817).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le report de trafic attendu du fait de la mise en service du projet permettra de réduire le niveau de bruit le long pour les riverains (environ 1 000 habitants) de la RD29 et RD 817 dans les communes de Sorde-l'Abbaye et de Peyrehorade. Une étude acoustique sera réalisée pour évaluer les incidences sur les niveaux de bruit des habitations (env. 12) à proximité du futur 1/2 échangeur.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase de chantier, le projet est susceptible d'entraîner des vibrations dues à la nature des travaux et aux engins de chantier. Des mesures propres à les limiter seront mises en œuvre. En phase d'exploitation c'est principalement la circulation des poids lourds qui risque de générer des vibrations. Ces impacts demeurent toutefois de faible importance et peuvent être considérés comme négligeables. Ces vibrations ne seront pas de nature à être ressenties par les riverains.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne sera pas à l'origine d'émissions lumineuses supplémentaires. Les nouvelles bretelles ne seront pas éclairées, seules les gares de péage le seront. Les émissions seront limitées au strict nécessaire pour maintenir des conditions de sécurité suffisantes sur l'exploitation des barrières de péage. Si des travaux de nuit devaient être réalisés, un éclairage temporaire de chantier serait mis en œuvre et les émissions lumineuses seraient réduites au maximum.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les véhicules empruntant l'échangeur généreront des rejets de gaz dans l'atmosphère, particulièrement la circulation des poids lourds, mais le projet n'est pas à l'origine de nouvelles émissions de polluants. Le report de trafic induit par la réalisation du projet conduit à éloigner les sources de pollution des secteurs plus densément peuplés situés le long de la RD29/RD17 Le projet peut également être à l'origine d'émission de poussières en phase chantier. Des mesures sont prises pour éviter ce phénomène comme l'arrosage du chantier.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va entraîner une imperméabilisation supplémentaire et donc une augmentation des débits ruisselés et une dégradation potentielle de leur qualité. Trois bassins multifonctions récupéreront et traiteront les eaux des bassins versants routiers et permettront de confiner une éventuelle pollution accidentelle. Le milieu récepteur final est le gave d'Oloron. En phase travaux, un assainissement provisoire (décantation des eaux) sera mis en place pour éviter tout relargage de matière en suspension.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase d'exploitation, le projet n'engendre pas de production de déchets (pas de modification par rapport à la situation actuelle). Le projet générera des déblais et matériaux non dangereux et inertes uniquement en phase chantier. Ces matériaux feront l'objet d'un suivi et d'une traçabilité. Le maître d'ouvrage validera le choix des sites d'apport et de dépôt de matériaux nécessaires à l'opération. Les sites locaux seront recherchés en priorité.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit dans le périmètre d'un site inscrit (Gaves de Pau et d'Oloron); il se situe à proximité de plusieurs monuments historiques à Sorde l'Abbaye, mais au-delà des périmètres de protection de 500 m, à proximité d'un site archéologique classé (Grotte Duruthy). Un dossier site inscrit sera transmis préalablement au préfet pour avis de l'ABF. Les impacts du projet restent limités au franchissement du cours d'eau de Labarthe avec une atteinte limitée à sa ripisylve (cf annexe 3, dossier photo).
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet a des impacts sur l'agriculture (consommation d'espaces agricoles environ 4000 m ²), mais aucune parcelle ne sera enclavée. Pas de remise en cause de l'exploitation agricole. Les cheminements locaux impactés par le projet seront rétablis. La compatibilité du projet avec le PLUi local sera concertée avec la communauté de communes.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Plusieurs projets sont connus dans le secteur, à 2 km environ au Sud du projet du demi-échangeur à Carresse-Cassaber (voir carte du contexte du projet, §1.1 de l'annexe 7 - notice de présentation) :

- L'extension de la carrière de CEMEX à Carresse-Cassaber selon Arrêté Préfectoral Modificatif n° 4605-2019-004
- La création d'une gravière du groupe Daniel en bordure du Gave d'Oloron à Carresse-Cassaber selon Arrêté Préfectoral n°12 330/2016/011 et son complément n°12 330/2021/002.

Ces deux projets sont générateurs de trafics de poids-lourds sur les communes de Sorde-l'Abbaye, de Peyrehorade et Carresse-Cassaber. Le projet de demi-échangeur permettra d'éviter le transit de poids lourd induit par ces projets sur les communes de Sorde-l'Abbaye et de Peyrehorade déjà impactées par les flux routiers actuels.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

ASF a réalisé un diagnostic environnemental complet (écologique, air, santé, bruit...) par des spécialistes (Naturalia, Mifenec, Le Grege, Ramboll...) afin d'identifier tous les enjeux environnementaux et d'appliquer la séquence ERC dans la conception du projet.

Outre des mesures de gestion environnementale du chantier intégrant la mise en défens de plusieurs sites à enjeux (habitats d'espèces, zones humides) et des contrôles extérieurs environnementaux périodiques, le projet intègre les mesures suivantes :

- Évitement des secteurs à enjeux et limitation des emprises en ce qui concerne les milieux agricoles et naturels
- Protection de la ressource en eau d'A64 avec création de 3 bassins multi-fonctions
- Rétablissement des écoulements naturels et des continuités écologiques
- Reconstitution de trames paysagères (masque visuel, création d'habitats d'espèce, augmentation surface puits de carbone)
- Désartificialisation des sols et reconquête de zones humides

Une note présentant les enjeux environnementaux du site, les impacts pressentis du projet et les principales mesures envisagées est présentée en annexe 7. L'étude Air / Santé est jointe en annexe 8.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Compte tenu :

- des investigations réalisées pour maîtriser la connaissance des enjeux environnementaux du site;
- de la démarche ERC intégrée dans toutes les études de scénarios qui ont abouti à une solution compacte présentant des impacts limités sur les enjeux identifiés;
- des nombreux échanges avec les porteurs du projet, la population au travers de la concertation publique et avec les services des DDTM et de la DREAL; une évaluation environnementale ne nous semble pas nécessaire pour ce projet dont le périmètre est réduit et l'appréhension des impacts résultants des études multi-thématiques réalisées à ce stade est suffisamment aboutie.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 7 : Note de présentation des enjeux environnementaux, des impacts pressentis du projet et des mesures envisagées

Annexe 8 : Rapport études Air - Santé

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Pessac,

le,

Fait le 29/10/2021

Signature

Vivien ISOARD

Signé par Vivien ISOARD

✓ Signé et certifié par [yousign](#) 