

# PROJET D'ÉCHANGEUR AUTOROUTIER DE PAU-MORLAÀS (A64) ET AMENAGEMENTS URBAINS CONNEXES

DOSSIER DE  
CONCERTATION PUBLIQUE  
du 21 février au 25 mars 2022





## EDITO



Éric SPITZ  
Préfet des Pyrénées-Atlantiques

Répondre aux besoins de déplacement des usagers de la route est l'un des objectifs majeurs de l'État dans le département des Pyrénées-Atlantiques. Ces projets doivent cependant se réaliser conformément à la réglementation, aux attentes des collectivités locales et sous la maîtrise d'ouvrage des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Plusieurs projets sont en cours sur l'autoroute A64, principal axe autoroutier qui irrigue le département de Bayonne à Pau.

La création de nouveaux échangeurs – dans les secteurs de Peyrehorade dans les Landes et de Carresse-Cassaber, d'Orthez-Saint-Suzanne et de Pau-Morlaàs dans les Pyrénées-Atlantiques – vient à la fois fluidifier et sécuriser le trafic et participer à renforcer l'attractivité des territoires traversés.

Créer un nouvel échangeur pour l'agglomération de Pau, c'est agir à trois niveaux :

- **offrir un accès direct depuis et vers l'autoroute** aux habitants et aux entreprises de l'est de l'agglomération et participer ainsi à l'attractivité d'importants pôles d'emplois du Béarn ;
- **mieux répartir le trafic** sur l'ensemble de l'agglomération permettant ainsi de fluidifier et de sécuriser la circulation routière ;
- **reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit** qui participe à la saturation de la rocade paloise aux heures de pointe.

La convention de financement de cette opération a été signée le 4 février 2020. Elle associe l'État, les collectivités territoriales (Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, Communauté d'agglomération Pau Béarn

Pyrénées et Communauté de communes Nord-Est Béarn) et le concessionnaire autoroutier.

Ce nouvel échangeur vient s'associer à des projets d'aménagements urbains dits connexes en ce sens qu'ils complètent les fonctionnalités de l'échangeur : la création d'un passage dénivelé sur l'axe de la rocade pour franchir le carrefour giratoire "Nobel" qui va participer à fluidifier le trafic sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental ; la reconfiguration des voiries communales permettant de favoriser l'accès à l'échangeur tout en respectant la quiétude des riverains sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau.

La coordination de ces différents aménagements témoigne de la parfaite intégration de l'échangeur dans le projet d'aménagement du territoire porté par l'ensemble des collectivités territoriales.

Aujourd'hui, la concertation publique qui s'ouvre sous la dynamique principale du projet d'échangeur conduit par VINCI Autoroutes est l'occasion pour tous d'échanger avec les différents maîtres d'ouvrage. Elle permettra à chacun de prendre connaissance de la variante, dite préférentielle, d'aménagement de l'échangeur et de ses aménagements urbains connexes.

Chacun est invité à s'exprimer sur ces projets, leur opportunité et le choix de cette variante préférentielle.

C'est une étape clé qui intervient en amont dans le processus d'élaboration des projets, avant l'enquête publique et les autorisations administratives qui permettront de réaliser les travaux.

Nous comptons sur votre participation.



# Sommaire



P. 7 à 8

**Le projet d'échangeur**

P. 9 à 10

**La genèse du projet**

P. 11 à 13

**Un nouvel échangeur à l'est de Pau : pour quoi ? pour qui ?**

P. 14

**Le processus d'étude**

P. 15 à 16

**Le projet d'aménagement de l'échangeur**

P. 17 à 18

**L'environnement du projet**

P. 19 à 20

**Les deux variantes retenues**

P. 21 à 22

**L'identification de la variante préférée**

P. 23 à 25

**Les aménagements urbains connexes**

P. 26 à 28

**La concertation publique**

P. 29 à 30

**La poursuite des études et les procédures à venir**



## LE PROJET D'ÉCHANGEUR

Pau dispose de deux échangeurs avec l'autoroute A64 : l'un à l'ouest vers Lescar et l'autre à Pau Centre. Il faut ensuite faire une quinzaine de kilomètres vers l'est pour atteindre celui de Soumoulou situé à mi-chemin entre Pau et Tarbes.

Entre les deux, le secteur visé pour la création d'un nouvel échangeur - vers Morlaàs - accueille d'importantes zones d'activités en développement avec des besoins d'accessibilité qui se renforcent.

Six variantes potentielles d'aménagement ont été identifiées pour ce nouvel aménagement. Deux variantes ont été comparées plus en détail pour identifier une variante dite préférentielle dont le choix est soumis aux avis de la concertation.



### 4 cofinanceurs

- le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques
- la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées
- la Communauté de communes Nord Est Béarn
- VINCI Autoroutes



Environ  
**6 700**  
véhicules jour  
attendus sur l'échangeur  
(à la mise en service)

### 1 maître d'ouvrage (\*) pour le projet d'échangeur: VINCI Autoroutes

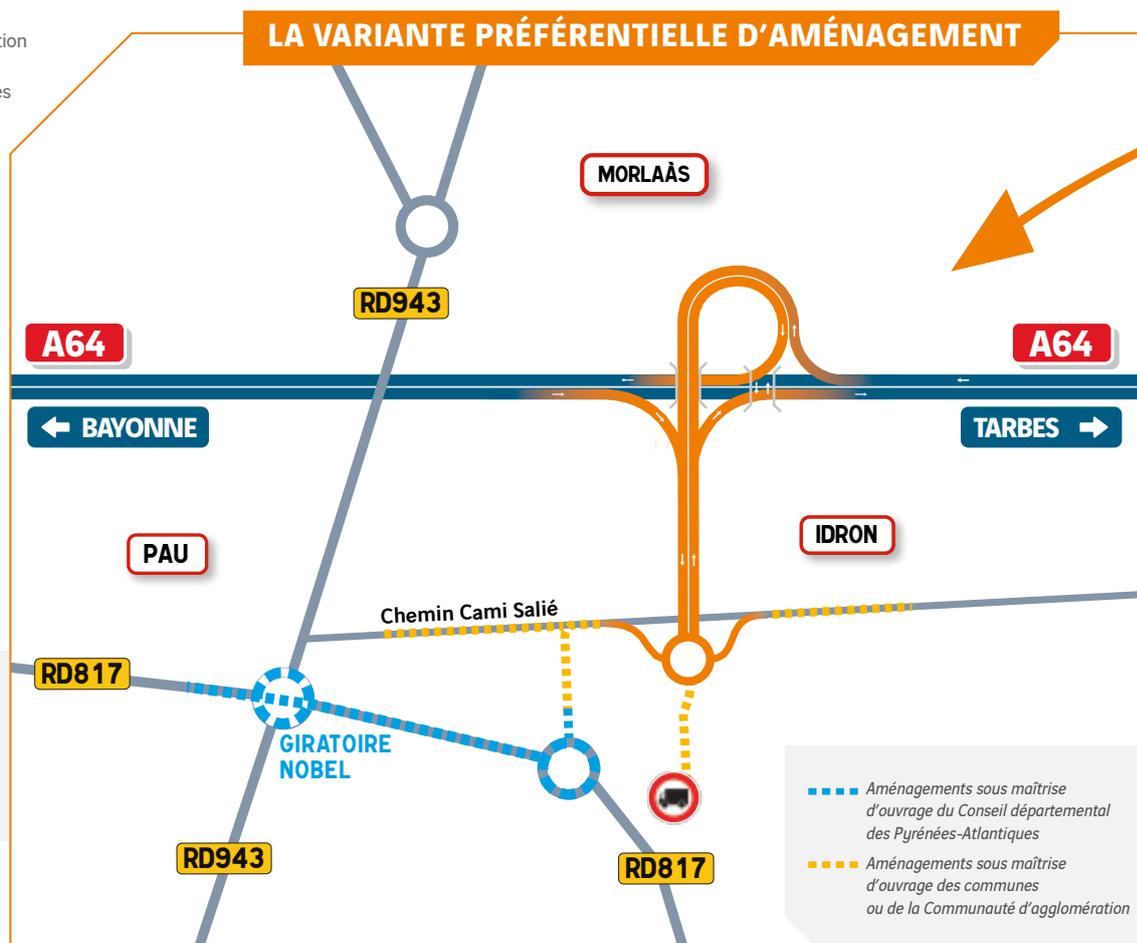
(\*) Le maître d'ouvrage définit les objectifs techniques du projet, son budget et son calendrier. Il pilote techniquement et administrativement aussi bien les études que les travaux et assure l'entretien des aménagements réalisés dès la mise en service de l'infrastructure.



**3 communes** concernées  
par le secteur d'implantation du projet :  
**Pau, Morlaàs et Idron**



**18,55 M€**  
d'investissement



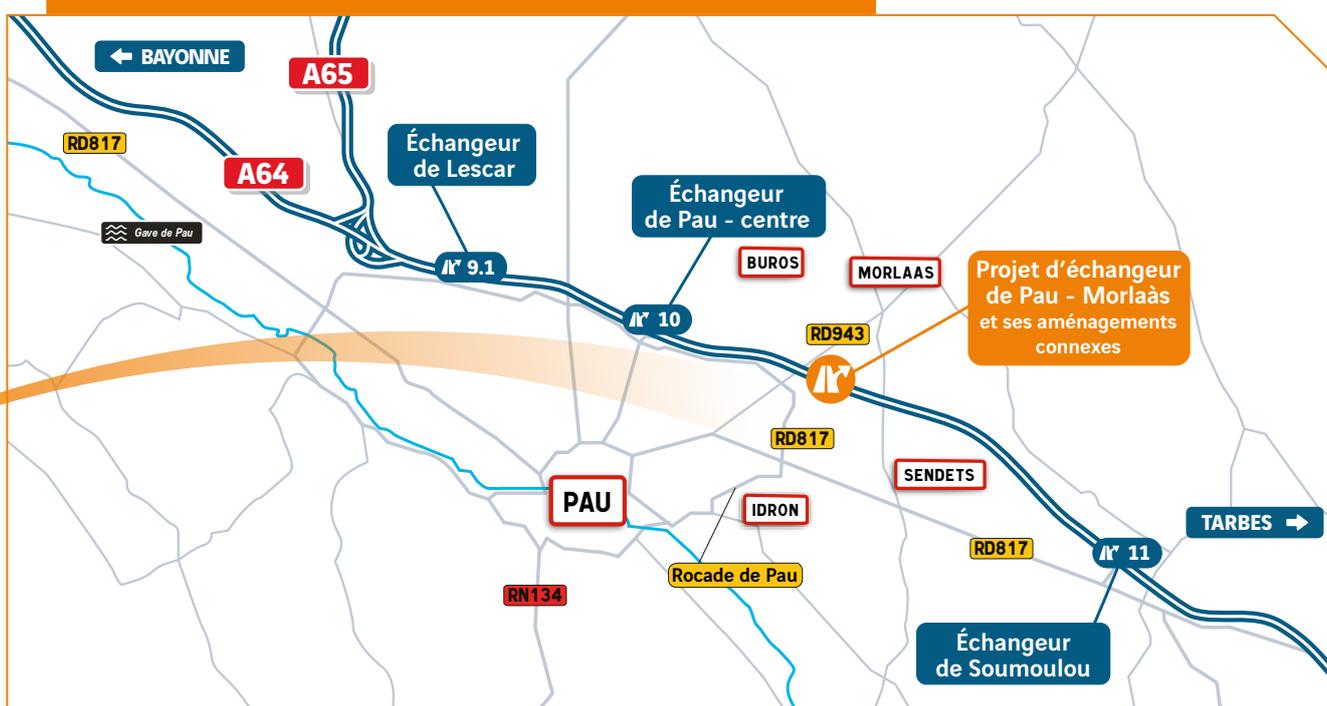
Le projet consiste à créer un nouvel échangeur sur l'A64 au nord-est de l'agglomération paloise, situé entre les sorties Pau Centre (n°10) et Soumoulou (n°11), à hauteur de la RD 943, sur les communes de Pau, Morlaàs et Idron, dans le département des Pyrénées-Atlantiques (64). Des aménagements connexes sont prévus sur les voiries d'accès et au niveau du giratoire Nobel.

## La concertation du 21 février au 25 mars 2022

Cette concertation porte sur les 3 objets de l'aménagement : l'échangeur, le passage dénivelé et la reconfiguration de la voirie communale. Elle est conduite selon les dispositions de l'article L103-2 du code de l'urbanisme conformément au cadre réglementaire qui s'impose au projet d'échangeur.

Retrouvez toutes les informations sur la concertation :

- sur le site internet : [www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr](http://www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr)
- pages 26 à 29 dans ce dossier de concertation



**2** maîtres d'ouvrage pour les aménagements connexes :  
Le Département des Pyrénées Atlantiques et la Ville de Pau

## LES AMENAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Bien que ces aménagements ne soient pas justifiés par la seule création de l'échangeur et pourraient être réalisés indépendamment de celui-ci, ils participent à renforcer les fonctionnalités de l'échangeur et sont donc présentés dans un projet d'ensemble qui apparaît cohérent sur le plan de l'aménagement du territoire.

Ces aménagements dits connexes sont : un passage dénivelé sur l'axe de la rocade pour franchir le carrefour giratoire «Nobel» qui servira à fluidifier le trafic de la rocade (RD817) et de la RD943 ; la reconfiguration des voiries communales d'accès à l'échangeur permettant de fluidifier le trafic tout en respectant la quiétude des riverains (route de l'Oussère et chemin Cami Salié dans le cas de la variante préférentielle de l'échangeur).

# LA GENÈSE DU PROJET

### Une forte attente des collectivités territoriales accompagnée par l'Etat

La réalisation de l'échangeur de Pau-Morlaàs répond à des enjeux largement exprimés par les collectivités territoriales :

- des enjeux d'attractivité économique pour les nombreuses entreprises du secteur ;
- des enjeux de saturation du trafic aux heures de pointe sur la rocade de Pau (RD817) et la route de Morlaàs (RD943), deux axes structurants pour l'agglomération.

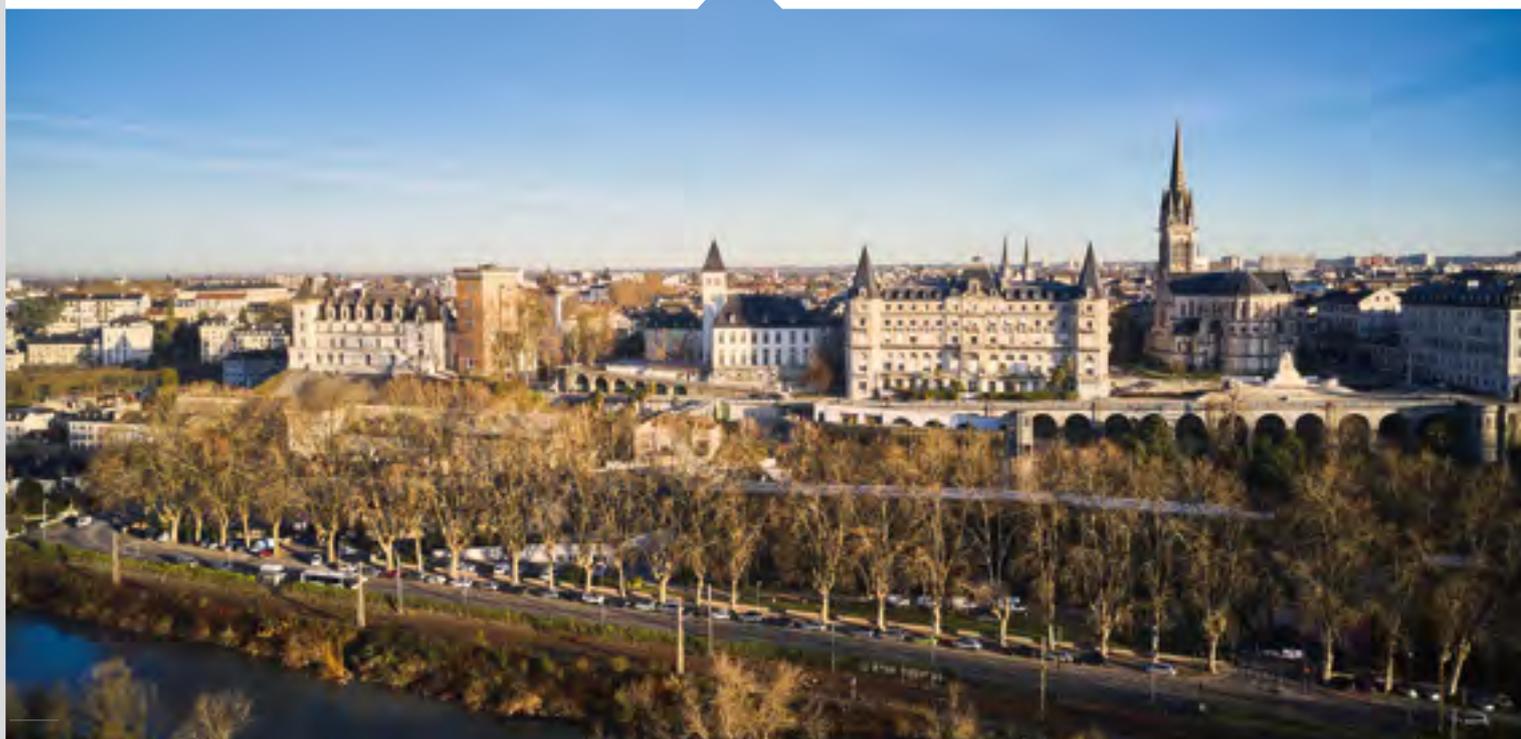
Dès les années 2010, plusieurs études ont été engagées pour préciser le besoin et fixer les grands enjeux du projet pour le territoire.

Pour répondre à cette attente et en appui des études de faisabilité, l'État a validé le principe de la création d'un nouvel échangeur autoroutier à l'est de Pau et a demandé à VINCI Autoroutes d'engager ce projet d'initiative locale, soutenu par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn.

Ces collectivités territoriales se sont ensuite associées pour engager la réalisation du projet à travers la convention de financement signée le 4 février 2020 avec l'État et VINCI Autoroutes.

### Les études préliminaires : le temps de la maturation du projet

Au cours des années 2010, les premières études réalisées par les collectivités montrent l'opportunité d'un nouvel échangeur à l'est de Pau. Elles sollicitent l'État pour que ce projet soit engagé. En 2018, l'État demande à VINCI Autoroutes d'étudier la faisabilité du nouvel échangeur. En 2019, l'opportunité d'implanter ce nouvel équipement dans le secteur de la route d'accès Morlaàs-Pau (RD943) est confirmée. Depuis, les études se sont poursuivies pour rechercher toutes les solutions d'intégration de l'ouvrage à la fois dans son environnement naturel et humain et dans l'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération. En 2022, le projet d'échangeur et ses aménagements connexes entrent en concertation publique.





Le rond point Nobel et la zone d'activités Europa.

## Un projet partenarial

La convention de financement du projet d'échangeur a été signée le 4 février 2020. Elle associe l'État, les collectivités territoriales (Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et Communauté de communes Nord-Est Béarn) et le concessionnaire autoroutier, VINCI Autoroutes.

La pluralité des cofinanceurs vient illustrer les politiques engagées par les collectivités territoriales qui, soutenues par l'État et VINCI Autoroutes, investissent pour structurer leur territoire, maintenir la qualité de vie des habitants, développer l'attractivité économique, accompagner les mobilités du quotidien, contribuer à l'équilibre et à l'égalité des territoires.

### L'ÉTAT

**L'État** est l'autorité concédante à laquelle VINCI Autoroutes est liée dans le cadre d'un contrat de concession. Il veille au respect des engagements pris par le concessionnaire, en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier national concédé.

Les services de l'État veillent plus précisément au respect des normes techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation des travaux, etc. Ils délivrent les différentes autorisations réglementaires préalables au démarrage des travaux et relatives, notamment, à la préservation de la ressource en eau, à la protection de la biodiversité et à l'archéologie. À l'issue des travaux, c'est également l'État qui valide la mise en service.

Dans le cadre du projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs, le ministère de la Transition écologique a validé en 2019 l'opportunité du projet, puis la poursuite des études à travers la convention de financement du 4 février 2020.

### LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

**Le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn** sont à l'origine de la demande formulée auprès de l'État en faveur de la création d'un nouvel échangeur autoroutier à l'est de l'agglomération paillaise.

Aujourd'hui, ces collectivités territoriales s'assurent plus spécifiquement que le projet répondra bien aux objectifs fixés pour le territoire.

En parallèle du projet d'échangeur autoroutier, certains aménagements connexes sont engagés par les collectivités : un passage dénivelé sur l'axe de la rocade pour franchir le carrefour giratoire « Nobel » sous maîtrise d'ouvrage du Département des Pyrénées-Atlantiques et des travaux sur les voiries secondaires situées à proximité du futur échangeur sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau.

### VINCI AUTOROUTES

Constitué des sociétés concessionnaires ASF, Cofiroute, Escota, Arcos et Arcour, **VINCI Autoroutes** exploite et entretient en France 4 443 kilomètres de réseau, 187 aires de services, 266 aires de repos, 323 gares de péage ainsi que 39 parkings dédiés au covoiturage.

VINCI Autoroutes, maître d'ouvrage du projet d'échangeur de Pau-Morlaàs, pilote les études et les travaux et, l'exploitation, en tant que concessionnaire du réseau autoroutier, assurera la sécurité et l'entretien du futur aménagement.

# UN NOUVEL ÉCHANGEUR À L'EST DE PAU : POUR QUOI ? POUR QUI ?



L'A64 et la zone d'activités Berlanne.

Le nouvel échangeur vise trois objectifs essentiels :

- **améliorer la desserte du territoire nord et est** de l'agglomération au profit de ses habitants et des entreprises locales ;
- **favoriser une meilleure répartition du trafic** entre les différents échangeurs afin de fluidifier et de sécuriser la circulation sur l'ensemble du territoire ;
- **reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit** qui participe aujourd'hui à la saturation du réseau secondaire aux heures de pointe.

Ce projet bénéficie ainsi à la fois aux habitants et aux entreprises du territoire et plus largement à l'ensemble des usagers de la route à l'échelle de l'agglomération et du Béarn. La réduction des congestions participera à améliorer la qualité de l'air.

## 1 / Améliorer la desserte du territoire nord et est de l'agglomération

Que l'on habite l'une des communes situées à l'est de Pau, que l'on travaille sur les zones d'activités du territoire, que l'on vienne assister à un match de la Section Paloise au stade du Hameau ou faire ses courses dans les commerces du secteur... demain, nous bénéficierons tous d'un nouvel accès direct à l'autoroute.

Ce nouvel accès profitera tout particulièrement à l'activité économique du Béarn, non seulement aux entreprises implantées sur les zones d'activités de l'est de l'agglomération, mais aussi aux nombreux sites industriels béarnais qui bénéficieront d'une desserte améliorée. Ce nouvel échangeur représente ainsi un atout majeur pour assurer la pérennité de leur activité et la poursuite de leur développement.

## Un enjeu d'avenir

De nombreuses communes situées en périphérie de la capitale départementale ont connu une forte croissance démographique ces 10 dernières années.

Cette tendance devrait se poursuivre. Le SCoT du Grand Pau (173 communes – 230 000 habitants) prévoit une forte croissance démographique d'ici 2030 : ce territoire au cœur du Béarn devrait accueillir, selon les scénarios, entre 20 000 et 40 000 nouveaux habitants d'ici à 2030.

Construire un nouvel échangeur dans ce contexte permet de répondre aux besoins du territoire pour les années à venir.

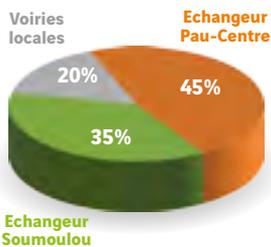


Péage A64 de Lescar.

## 2/ Favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs

Créer un nouvel échangeur sur l'A64 dans le secteur de l'agglomération de Pau entraînera nécessairement des reports de trafic depuis les échangeurs existants. Les études ont montré que les trafics sur les routes secondaires – et singulièrement la rocade de Pau – devraient également être modifiés.

**45%** des usagers du futur échangeur empruntent aujourd'hui l'échangeur Pau-Centre et **35%** celui de Soumoulou. Ces chiffres démontrent l'effet régulateur de ce nouvel aménagement qui permettra de mieux répartir les flux à l'échelle de l'agglomération et au-delà du Béarn.



Echangeur Soumoulou

Provenance du trafic empruntant le futur échangeur.

Les **20%** restant viendront du réseau routier secondaire et essentiellement de la rocade de Pau, soulageant d'autant le trafic sur cet axe souvent saturé aux heures de pointe du matin et du soir.

Les **20%** restant viendront du réseau routier secondaire et essentiellement de la rocade de Pau, soulageant d'autant le trafic sur cet axe souvent saturé aux heures de pointe du matin et du soir.

C'est un gage d'une plus grande fluidité du trafic entraînant une meilleure sécurité routière.

### Un report de trafic équilibré entre véhicules légers et poids lourds

Les études montrent que les reports de trafic attendus depuis les échangeurs voisins de Pau-Centre et Soumoulou sont globalement constitués pour moitié de véhicules légers (VL) et pour moitié de poids lourds (PL) : 43% de VL et 46% de PL depuis l'échangeur Pau Centre et 27% de VL et 38% de PL depuis Soumoulou.



Circulation routière dans le secteur de l'hippodrome à Pau.

### 3 / Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute

Pau est un passage obligé pour les nombreux véhicules, dont les poids lourds, circulant sur l'axe nord-sud via l'A65, l'A64 et la RN134 en direction de Saragosse. Aujourd'hui, ils empruntent la rocade en sortant à l'échangeur Pau-Centre et concourent ainsi à la saturation du trafic sur les routes secondaires du nord de l'agglomération.

Le futur échangeur permettra un accès direct au sud de la rocade et soulagera d'autant les routes secondaires, offrant de meilleures conditions de sécurité et de circulation pour les usagers de la route.

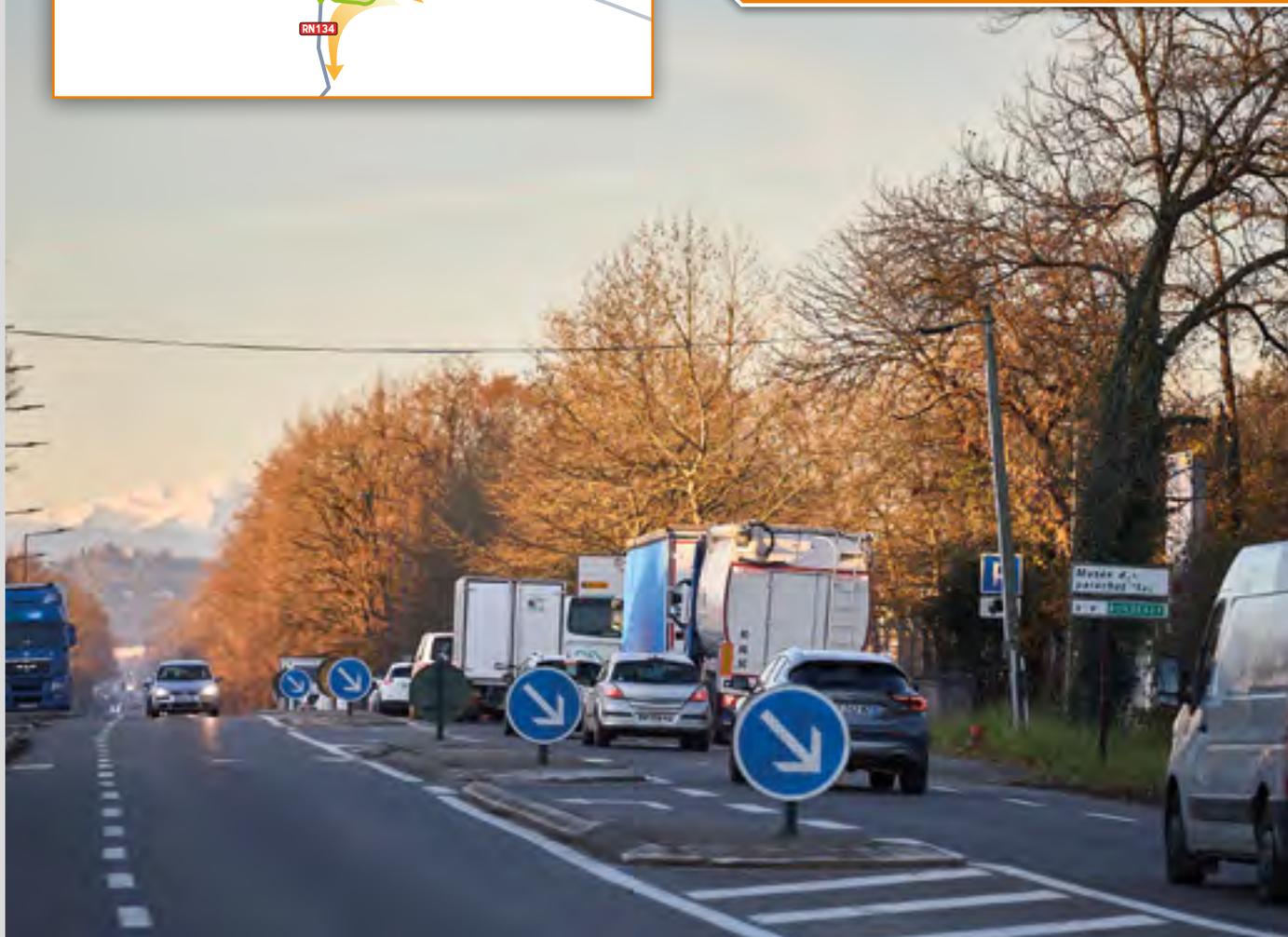


### Des bénéfices attendus pour l'ensemble des habitants et entreprises du Béarn

Un nouvel échangeur autoroutier à l'est de l'agglomération paloïse présente de nombreuses opportunités pour les futurs usagers : habitants et entreprises du secteur qui bénéficieront d'un nouvel accès direct à l'autoroute et visiteurs en transit qui profiteront d'une nouvelle option pour contourner Pau.

In fine, cette meilleure répartition des flux sur un plus grand nombre d'échangeurs profitera à l'ensemble des usagers des routes secondaires, avec notamment des temps de parcours améliorés aux heures de pointe sur la rocade de Pau.

Et ce sont aussi les nombreuses zones d'activités du Béarn qui bénéficieront d'une desserte améliorée, renforçant d'autant leur attractivité et leur capacité de développement.

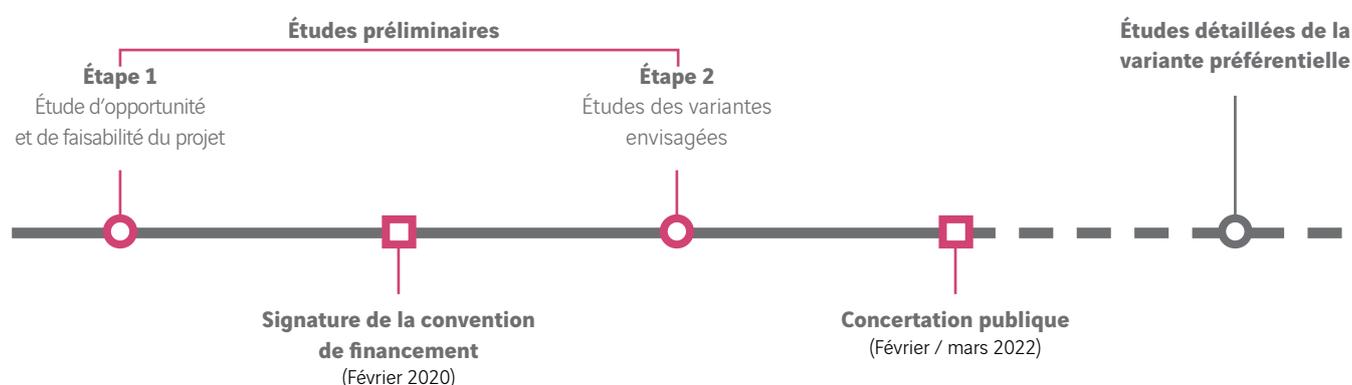


Circulation sur la RD 943 à Pau.

# LE PROCESSUS D'ETUDE D'UN PROJET D'ECHANGEUR AUTOROUTIER

## La démarche de conception du projet

L'étude d'un nouvel échangeur s'organise en deux grandes phases qui permettent de préciser progressivement les conditions de réalisation de l'aménagement : les études préliminaires, supports de la présente concertation publique ; les études détaillées qui se poursuivront uniquement sur la variante préférentielle choisie.



Les études sont guidées par les contraintes techniques d'une part, et par la limitation des impacts sur l'environnement d'autre part.

### • Les contraintes techniques et géométriques.

Le projet d'échangeur doit être conçu dans le strict respect de la réglementation applicable aux infrastructures autoroutières qui impose des normes de conception géométrique spécifiques pour répondre aux exigences de confort et de sécurité de ce type d'infrastructure.

### • La nécessaire limitation des impacts du projet sur l'environnement.

Dans ce but, des diagnostics sont confiés à des bureaux d'études et à des prestataires spécialisés dans l'objectif de connaître précisément l'environnement du projet et de concevoir un aménagement qui permette d'Éviter, Réduire, Compenser (voir ci-dessous), les impacts du projet. Un premier diagnostic de cet environnement est proposé dans les chapitres suivants.

## ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER : une démarche vertueuse en faveur de l'environnement

Cette démarche établie par le ministère de la Transition écologique et renforcée par le Grenelle de l'environnement répond à une logique en 3 temps.

En priorité, le maître d'ouvrage s'efforce d'éviter les impacts. Si cela n'est pas possible, il cherche à les réduire ou les limiter par des mesures dites de réduction (par exemple : installation de clôtures à maille fine autour du chantier empêchant la petite faune de pénétrer dans les zones en travaux). Enfin, si malgré ces efforts, des impacts résiduels sont constatés, il devra mettre en place des mesures de compensation de ces derniers (par exemple : construction de mares à batraciens).

# LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR

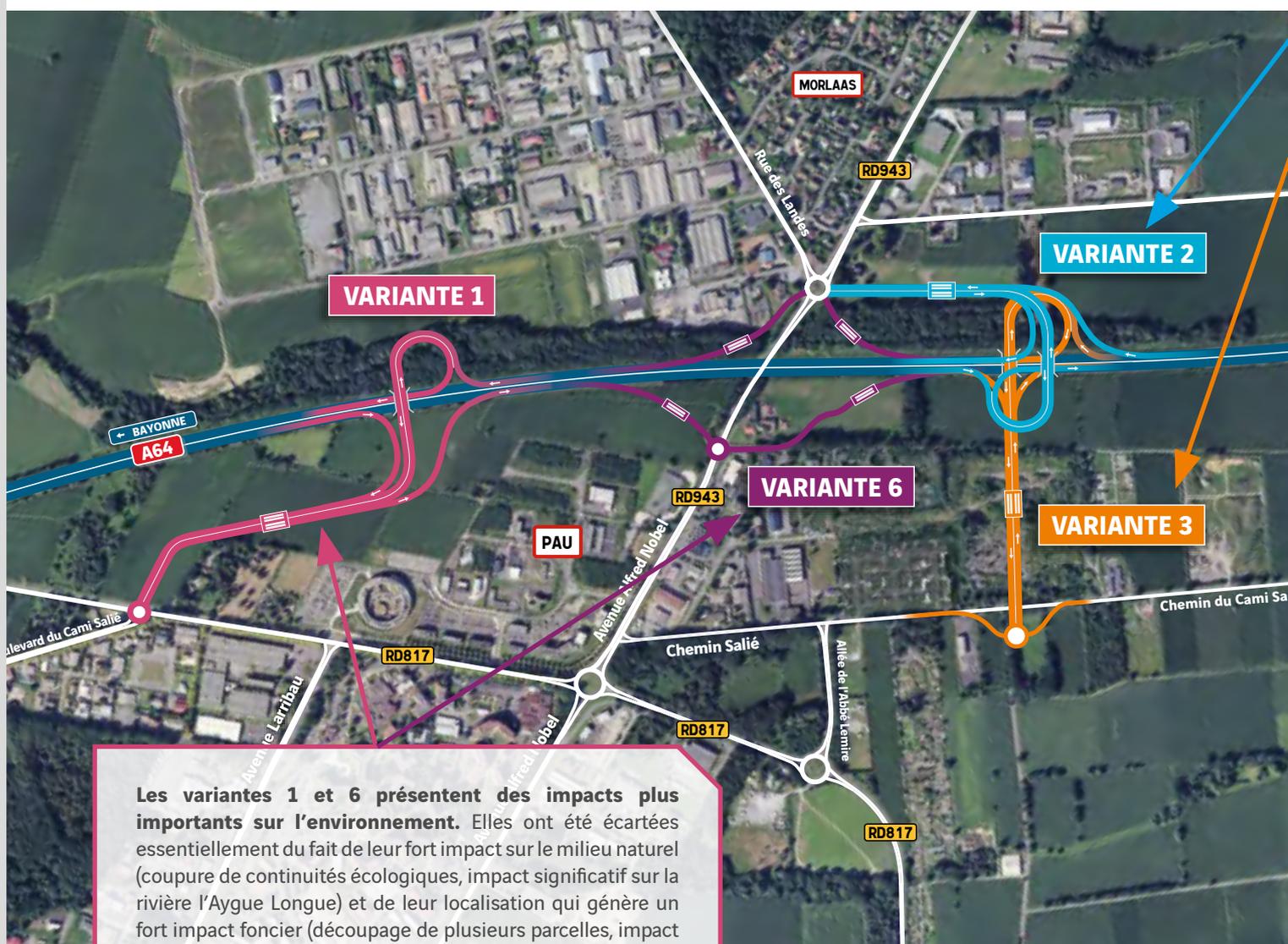
## Six variantes étudiées, deux variantes retenues

Sur la base des objectifs fixés avec les partenaires du projet, tant en termes de desserte locale, de rééquilibrage des flux à l'échelle de l'agglomération que de report du trafic de transit des axes secondaires vers l'autoroute, VINCI Autoroutes a engagé des études de faisabilité afin d'identifier l'ensemble des solutions d'aménagement pour créer un nouvel échangeur à l'est de l'agglomération.

Parmi toutes les solutions, six variantes sont apparues réalisables techniquement. Pour les comparer et dégager

des scénarios préférentiels, trois paramètres essentiels ont été pris en compte :

- leur fonctionnalité, c'est-à-dire leur capacité à atteindre les objectifs fixés ;
- les contraintes techniques, c'est-à-dire la faisabilité de l'aménagement ;
- et leurs impacts potentiels sur l'environnement naturel et humain.



**Les variantes 1 et 6 présentent des impacts plus importants sur l'environnement.** Elles ont été écartées essentiellement du fait de leur fort impact sur le milieu naturel (coupure de continuités écologiques, impact significatif sur la rivière l'Aygue Longue) et de leur localisation qui génère un fort impact foncier (découpage de plusieurs parcelles, impact fort sur les Espaces Boisés Classés). La variante 6 présente également un impact significatif sur le bâti.

**Les variantes 2 (dite variante Nord) et 3 (dite variante Sud) présentent les meilleurs résultats tant du point de vue technique, fonctionnel qu'environnemental.** Elles présentent notamment une implantation compatible avec les documents réglementaires sur l'occupation des sols, tout en minimisant les contraintes d'exploitation et en permettant de répondre pour le mieux aux objectifs.

**Elles ont donc été retenues** pour faire l'objet d'études approfondies afin d'identifier la meilleure solution d'aménagement. Elles sont toutes les deux présentées à la concertation afin de permettre au public d'apporter un éclairage et son avis sur le choix des résultats de l'analyse multicritère et l'identification de la meilleure solution d'aménagement.



**Les variantes 4 et 5 ne rendent pas les services attendus en termes de fonctionnalité.** Leur positionnement trop éloigné par rapport à la rocade paloise ne leur permet pas de remplir pleinement les objectifs fixés, et surtout l'effet bénéfique attendu sur la décongestion du trafic sur la rocade et les axes secondaires. Elles présentent par ailleurs des contraintes d'aménagement fortes : recalibrages du chemin de Cami Salié et franchissement du réseau TEREQA.

## L'environnement des variantes retenues

Ce chapitre décrit l'environnement naturel et humain dans lequel s'inscrivent les deux variantes retenues : la variante Nord n°2 et la variante Sud n°3.

### L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL DU PROJET



#### LE CADRE DE VIE: un enjeu fort pour un projet s'inscrivant en agglomération

Le projet s'inscrivant en zone périurbaine, une trame bâtie diffuse encadre celui-ci. Il s'agit essentiellement :

##### au nord de l'autoroute :

- **de bâtiments professionnels** (hangars, bureaux...) des zones d'activités déjà présentes sur site (le long du chemin de Brousse, à l'ouest du giratoire Berlanne et de la rue des Landes) ;
- **et d'habitations résidentielles**, accolées au nord-est du giratoire Berlanne pour les plus proches d'entre elles, et de manière plus éloignée, dans le triangle formé par la RD943 à l'est et la rue des Landes à l'ouest ;

##### au sud de l'autoroute :

- **des bâtiments de l'aire de vie des gens du voyage**, répartis entre l'A64 et le chemin Cami Salié ;
- **et d'une exploitation agricole et des habitations individuelles associées**, au débouché de l'avenue Alfred Nobel sur la RD943, au pied du remblai d'accès à l'ouvrage existant de franchissement de l'A64.

#### Des mesures pour préserver l'environnement paysager du secteur

En matière d'aménagements paysagers, une vigilance particulière sera exercée par VINCI Autoroutes concernant :

- le maintien des continuités avec les éléments structurants du paysage (alignements d'arbres...) ;
- la limitation des impacts sur les boisements et éléments arborés, afin d'éviter à la fois la disparition ou la dénaturation de perspectives paysagères ainsi que l'apparition de vues sur le nouvel aménagement.



Culture de maïs.

## L'AGRICULTURE : une activité dominante sur le secteur

La zone d'étude, et plus globalement le nord de l'agglomération de Pau, se situe dans l'ancienne plaine alluviale du Gave de Pau, territoire favorisant le développement de l'activité agricole.

Au sein de la zone d'étude, la culture du maïs est prédominante. On remarque aussi la présence de quelques parcelles de prairies pour les fourrages et les estives.

Les études ultérieures permettront d'apprécier plus précisément l'impact de la variante choisie.

## La qualification des impacts précis du projet sur les activités agricoles.

Selon la variante retenue, l'impact du projet sur le foncier et l'activité d'exploitation agricole associée sera étudié dans le cadre d'un dialogue direct avec exploitants et propriétaires afin d'abord de limiter les incidences du projet et ensuite de définir le cas échéant les mesures à mettre en œuvre pour compenser ces impacts.

## PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU : une priorité

Le futur aménagement se trouve au niveau du bassin du Gave de Pau. On ne recense dans le secteur d'étude rapproché que le cours d'eau intermittent de L'Aygue Longue, à ce jour dégradé, lequel longe l'A64 sur sa lisière nord et se confond sur une partie du linéaire avec les fossés de drainage de l'infrastructure.

### Des mesures pour protéger la ressource en eau

Afin de protéger la ressource en eau d'une éventuelle pollution accidentelle, le projet comprendra la reprise du dispositif existant d'assainissement, actuellement exclusivement dédié à la collecte des eaux de pluie tombées sur les chaussées avant leur rejet direct dans le milieu naturel (fossés enherbés). Ce réseau de collecte sera restructuré et modernisé, et des dispositifs de traitement des eaux (bassins) viendront le compléter.

## BIODIVERSITÉ : des habitats naturels à prendre en compte

Des inventaires des habitats naturels ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole, présentant différents habitats à enjeux de biodiversité.

Parmi ces enjeux, on recense essentiellement la présence de zones humides et un habitat d'intérêt communautaire (les prairies fauchées). Ces secteurs sont propices à l'installation de certaines espèces protégées telles que :

- des chauves-souris que l'on retrouve dans les secteurs boisés (Pipistrelles, Noctule de Leisler, Grand rhinolophe...);
- des oiseaux qui profitent des prairies, des boisements et des haies champêtres (Pipit farlouse, Chardonneret élégant, Martinet noir...);

- des insectes (l'Agrion de Mercure, une libellule présente le long des fossés et de l'Aygue Longue, le Grand capricorne, un coléoptère habitant les boisements);
- des reptiles (couleuvres, lézards...);
- des amphibiens, principalement au niveau des fossés et des mares (Alyte accoucheur...);
- et quelques mammifères (Ecurieul roux, Hérisson d'Europe...).

Dans cet environnement agricole, une seule espèce végétale protégée au niveau régional a été identifiée : le Lotier velu.

Des mesures visant à assurer leur préservation seront étudiées : réduction des emprises du chantier, débroussaillage hors période de nidification, protection des habitats, etc.



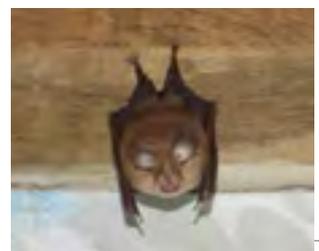
Alyte accoucheur.



Chardonneret élégant.



Grand capricorne (*Cerambyx cerdo*).



Grand rhinolophe.

## Les deux variantes retenues

Suite à l'étude de 6 variantes (cf. pages 15 et 16), 2 ont été retenues pour être étudiées et comparées plus en détail. Chaque variante comprend des aménagements urbains connexes qui viennent renforcer les fonctionnalités de l'échangeur.

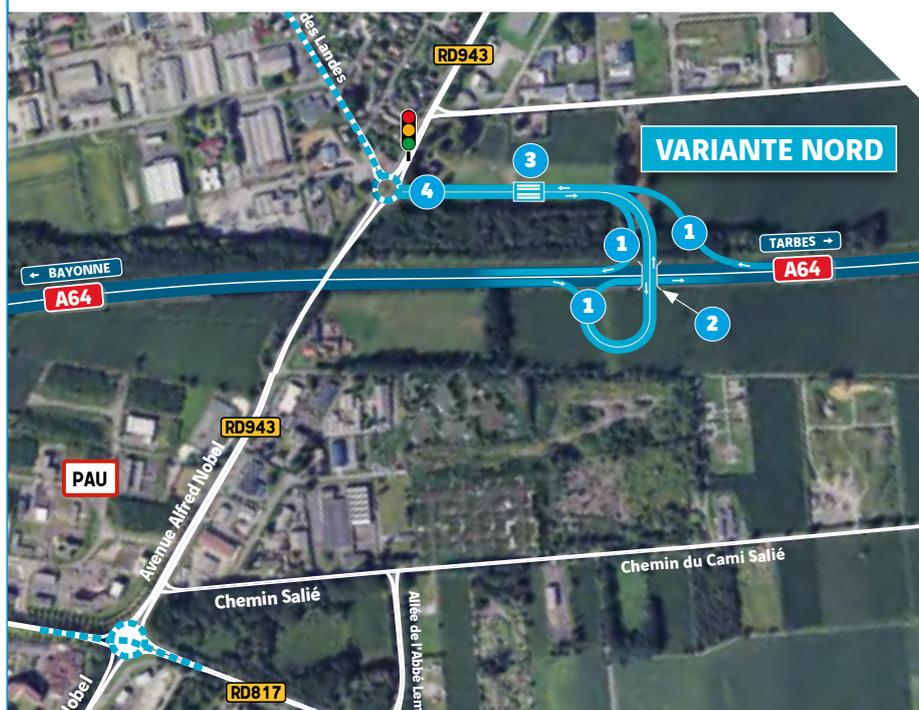
- **la variante Nord** est orientée vers Morlaàs et le rond-point Berlanne sur RD 943 ;
- **la variante Sud** est orientée vers Pau et le chemin Cami Salié avant de rejoindre le rond-point Nobel à l'intersection de la rocade de Pau et de la route de Morlaàs (RD 943).

### LA VARIANTE NORD

La variante Nord s'appuie sur le principe de l'aménagement du système d'échange au nord de l'A64, avec débouché sur la RD943 (pénétrante nord-est de l'agglomération) au droit du giratoire Berlanne existant, en sortie de l'ouvrage de franchissement de l'autoroute.

Cette solution prévoit la création de :

- 1 Une bretelle d'entrée et de sortie dans chaque sens de circulation soit 4 bretelles permettant des échanges complets depuis et vers Tarbes mais aussi depuis et vers Bayonne ;
- 2 un ouvrage d'art de franchissement de l'A64 ;
- 3 une gare de péage au nord de l'A64 ;
- 4 l'ajout d'une sortie dédiée à la desserte de l'échangeur sur le giratoire Berlanne.



#### Les aménagements urbains connexes :

- l'aménagement du giratoire Berlanne : mise à 2 voies de la branche d'entrée depuis la rue des Landes et ajout de feux ;
- la création d'un passage dénivelé sur le giratoire Nobel.



Paysage au sud de l'autoroute.

## LA VARIANTE SUD

La variante Sud s'appuie sur le principe de l'aménagement du système d'échange au sud de l'A64, avec débouché sur le chemin Cami Salié au droit d'un giratoire à créer.

Cette solution prévoit la création de :

- 1 Une bretelle d'entrée et de sortie dans chaque sens de circulation soit 4 bretelles permettant des échanges complets depuis et vers Tarbes mais aussi depuis et vers Bayonne ;
- 2 un ouvrage d'art de franchissement de l'A64 ;
- 3 une gare de péage au sud de l'A64 ;
- 4 un giratoire sur le chemin Cami Salié.



### Les aménagements urbains connexes :

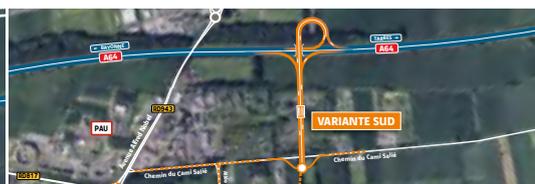
- l'aménagement des chemins de l'Oussière, du Cami Salié et de l'Abbé Lemire
- la création d'un passage dénivelé sur le giratoire Nobel et l'aménagement du giratoire Lemire.

## L'identification de la variante préférentielle

Afin d'identifier une variante préférentielle d'aménagement pour le projet d'échangeur, les deux variantes retenues ont été comparées selon des enjeux techniques, de fonctionnalité et en appui d'un premier état initial de l'environnement (cf. pages 17 - 18).

Les incidences potentielles du projet sont évaluées selon trois degrés :

Faible
Modéré
Fort



Critères	Variante Nord	Variante Sud
<p><b>Fonctionnalité de l'échangeur</b></p> <p><i>Incidences de la solution sur les aménagements à réaliser ainsi que le confort de conduite et la sécurité des usagers.</i></p>	<p>Cette solution permet de soulager le trafic de la rocade dans les deux sens (est et ouest). En revanche, l'accès à l'échangeur depuis Pau impose de franchir l'autoroute en direction de Morlaàs pour atteindre la gare de péage. Ceci génère du trafic supplémentaire sur cette pénétrante nord-est (RD943) déjà très chargée.</p>	<p>Cette solution permet un bon fonctionnement de l'échangeur ainsi qu'une bonne lisibilité de celui-ci via un accès direct depuis la rocade de Pau. Cela permet de soulager le trafic sur les deux principaux axes routiers du secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· la rocade ouest, grâce à un report partiel sur la rocade est traditionnellement moins chargée ;</li> <li>· la pénétrante nord-est de l'agglomération (RD943 - route de Morlaàs).</li> </ul>
<p><b>Attractivité du territoire</b></p> <p><i>Incidences de la solution sur l'attractivité économique du territoire</i></p>	<p>Dans cette solution, l'échangeur débouche au nord de l'autoroute sur un secteur déjà fortement urbanisé et un axe routier très chargé (RD943). L'effet en faveur du développement économique du territoire en sera amoindri.</p>	<p>Le tissu urbain est moins dense au débouché de l'échangeur au sud de l'autoroute et les principaux pôles d'activités du nord-est de l'agglomération sont rapidement accessibles. Ces conditions sont favorables pour offrir au tissu économique local un regain d'attractivité.</p>
<p><b>Activité agricole</b></p> <p><i>Incidences de la solution sur l'activité agricole, sur les parcelles et sur l'organisation des exploitations.</i></p>	<p>Globalement, cette solution présente un impact un peu plus important sur les activités agricoles, avec 5,9 hectares concernés, essentiellement au nord de l'autoroute.</p>	<p>L'impact sur les terres agricoles est légèrement réduit (5,4 hectares) et réparti sur des parcelles situées au nord et au sud de l'autoroute.</p>
<p><b>Emprises foncières</b></p> <p><i>Incidences de la solution en termes de surface nécessaire à la construction de l'aménagement.</i></p>	<p>Cette solution nécessite 11,7 hectares d'acquisitions foncières. Elle concerne en outre des terrains agricoles et des espaces utilisés pour des activités de chasse.</p>	<p>A l'exception des terrains consacrés aux activités agricoles, les secteurs concernés sont principalement des zones en friche. L'emprise foncière de cette solution est toutefois un peu plus importante, avec 12,9 hectares d'acquisitions foncières.</p>
<p><b>Cadre de vie</b></p> <p><i>Incidences de la solution sur son environnement humain (bruit, qualité de l'air, santé...).</i></p>	<p>Le raccordement de l'échangeur au giratoire Berlanne débouche à proximité de quartiers résidentiels (commune de Morlaàs). De plus, cette solution renforce le trafic sur la RD943 : pénétrante nord-est de l'agglomération déjà très chargée.</p>	<p>Cette solution se situe à proximité de la zone d'activités de Pau-Europa, un secteur peu résidentiel. L'échangeur se développe sur une zone en friche, mais néanmoins voisine d'un lotissement dédié à l'accueil des gens du voyage sur le chemin Cami Salié, ainsi que de jardins partagés.</p>
<p><b>Environnement</b></p> <p><i>Incidences de la solution sur l'eau, la faune et la flore.</i></p>	<p>Cette solution conduit à un enclavement fort d'un important espace boisé classé (EBC) situé au nord de l'A64 et du ruisseau de l'Aygue Longue. Aucune mesure d'évitement ou de réduction ne semble envisageable vis-à-vis de cet EBC.</p>	<p>L'impact de cette solution est moindre sur les espaces boisés classés situés au nord de l'A64 et sur le ruisseau de l'Aygue Longue. Toutefois, la friche située au sud de l'A64 présente des enjeux forts en termes de biodiversité qu'il faudra chercher à réduire et compenser.</p>

## La variante préférentielle et ses aménagements connexes : la variante Sud



### Une urbanisation maîtrisée

La création du diffuseur n'entraînera pas une urbanisation incontrôlée à l'est de l'agglomération. Les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale -SCOT- et plan local d'urbanisme intercommunal -PLUI) confortent la vocation agricole ou naturelle des terrains, qui ne peuvent donc aujourd'hui être artificialisés.

# GARANTIR LA FLUIDITÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAFIC...

**Chaque variante comparée nécessite la réalisation d'aménagements urbains connexes qui viennent renforcer les fonctionnalités du projet d'échangeur. Ces aménagements sous maîtrise d'ouvrage des collectivités territoriales vont ainsi permettre à ce nouvel ouvrage de jouer pleinement son rôle en garantissant la fluidité et la sécurité du trafic sur le réseau local. Ils favorisent également dans ce cadre la quiétude des riverains.**

Dans cette partie, sont présentés plus en détail les aménagements associés à la variante préférentielle du projet d'échangeur : la création d'un passage dénivelé sur l'axe de la rocade pour franchir le carrefour giratoire « Nobel » qui va participer à fluidifier le trafic sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Pyrénées-Atlantiques ; la reconfiguration des voiries communales d'accès à l'échangeur permettant de favoriser l'accès à l'échangeur tout en respectant la quiétude des riverains sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau.

### Les aménagements sur le réseau départemental

#### Un passage dénivelé pour fluidifier le trafic sur le giratoire Nobel

Pour le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, en charge des routes départementales, la réalisation de l'échangeur de Pau Morlaàs s'intègre dans un contexte de réseau viaire Départemental déjà complexe. En effet, la rocade (RD817) et la route de Morlaàs (RD943) sont deux axes structurants aux forts trafics et soumis d'ores et déjà à des phénomènes de congestion importants aux heures de pointe.

*Vues 3D d'un principe de passages dénivelés.*



*Passage inférieur.*



*Passage supérieur.*

L'aménagement d'un passage dénivelé sur l'axe de la rocade, pour franchir le carrefour giratoire « Nobel » connectant la rocade et la route de Morlaàs, permettrait d'assurer le bon fonctionnement du secteur en matière d'écoulement du trafic. Avec le nouvel échangeur autoroutier, ce passage dénivelé devient indispensable.

Ce projet structurant s'accompagnera de quelques adaptations complémentaires sur le réseau départemental, telles que l'élargissement du giratoire Lémire, l'adaptation de l'arrivée de la voie Lémire sur le giratoire et de la section de rocade entre les giratoires Nobel et Lémire.

#### Un bilan bénéfices-impacts très favorable

Le Département des Pyrénées-Atlantiques, maître d'ouvrage de ces équipements qui représentent un investissement de 10 millions d'euros, accompagnera ainsi la mise en service de l'échangeur en assurant le bon fonctionnement du réseau viaire et permettra un gain substantiel sur l'écoulement du trafic de transit sur la rocade, avec une diminution notable de la congestion.

L'impact foncier restera mesuré et l'impact environnemental de l'aménagement sera peu important, grâce notamment à la mise en œuvre de mesures d'insertion paysagère qui seront définies avec un architecte paysagiste.

# ... ET RESPECTER LA QUIÉTUDE DES RIVERAINS

## La reconfiguration des voiries d'accès à l'échangeur

### Des aménagements pour respecter la quiétude des riverains

Les voies sur lesquelles se raccordera l'échangeur de Pau-Morlaàs sont aujourd'hui communales. Elles doivent être reconfigurées à la fois pour accueillir le futur trafic mais aussi pour garantir la quiétude des riverains.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées aura prochainement à se prononcer sur la prise en charge du réaménagement du tronçon du Cami Salié compris entre le futur giratoire à l'échangeur et la rocade (au niveau du giratoire Lémire) qui intégrera des aménagements cyclables et piétonniers et préservera un recul suffisant par rapport aux zones d'habitation et d'activités existantes.

D'autre part, des mesures de pacification des chemins adjacents afin de protéger les riverains et éviter des trafics importants sur des voies inappropriées seront prises.

### Le Cami Salié Est réservé aux riverains et transformé en voie verte

Concrètement, la partie Est du Cami Salié sera traitée en « impasse débouchante », c'est-à-dire avec des panneaux « voie sans issue sauf vélos et piétons » aux deux extrémités de la voie, complétée par un dispositif empêchant physiquement les voitures d'accéder à l'A64 par le Cami Salié Est, ne laissant passer que les piétons et vélos.

Cette mesure, en discussion avec les communes concernées, permettra non seulement de réduire les trafics actuels mais aussi de conférer un statut de voie verte structurante pour l'Est de l'agglomération. L'emplacement précis du dispositif sera à définir avec les propriétaires et activités riveraines concernées.

Au sud, la route de l'Oussère, qui permet de relier le chemin de Mazerolles, fera l'objet d'une limitation de gabarits (interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes).



# LE MOT DES PRESIDENTS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES



## Le mot du président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

« Le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques gère un réseau de près de 4 500 km ; la qualité de ce réseau est l'une de ses préoccupations journalières.

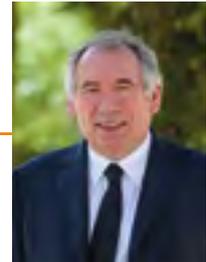
Cette qualité s'entend par le niveau de service, la sécurité, le confort et la performance environnementale des infrastructures.

Avec la réalisation d'un passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise, au niveau du giratoire Nobel, le Département répondra à la problématique de la congestion de ce secteur et améliorera les conditions de circulation sur la route de Morlaàs. Cela apportera un confort pour les usagers de ces infrastructures et une meilleure desserte pour les entreprises du secteur, en lien avec l'échangeur Pau-Morlaàs.

Par ailleurs, la réduction de la congestion sur ce secteur permettra de réduire les émissions polluantes de gaz à effet de serre.

**Avec cet échangeur, financé en partenariat avec la CAPBP et la CCNEB, le Conseil départemental met en place un élément structurant de l'accès à l'agglomération paloise, il favorise le développement économique et un aménagement durable du territoire. »**

**Jean-Jacques Lasserre**  
Président du Conseil départemental  
des Pyrénées-Atlantiques



## Le mot du président de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées

« Être garant de l'intérêt général.

Pour nos concitoyens de l'Est de l'agglomération, cette concertation porte une dimension stratégique évidente. Désengorger la rocade, c'est évidemment du temps de gagné et autant de moteurs qui, aux heures de pointe, ne tournent pas à vide. Mais beaucoup plus largement, pour l'ensemble de la ville et de son agglomération, les impacts directs et indirects se cumulent, s'imbriquent et se conjuguent. Ils touchent à l'économie et à notre attractivité industrielle et commerciale. Ils portent évidemment sur l'accès à nos grandes enceintes culturelles et sportives. Ils doivent englober les nouveaux impératifs agricoles et écologiques. Ils ont enfin des répercussions fiscales et budgétaires pour les contribuables comme pour les usagers. D'où la nécessité d'une large consultation. Avec vous, pour définir ensemble quelles sont nos priorités, les porter collectivement et que prévalent in fine une position affirmée et l'intérêt général dont nous sommes, tous ensemble, les garants. »

**François BAYROU**

Président de la Communauté d'Agglomération  
Pau Béarn Pyrénées  
Maire de Pau



# PARTICIPEZ À LA CONCERTATION DU 21 FÉVRIER AU 25 MARS

## Votre avis compte !

Les projets d'aménagement sont conduits dans le cadre d'un processus d'information et de dialogue continu qui s'organise tout au long des études. Il implique les acteurs institutionnels du territoire (collectivités, administrations), les acteurs socio-économiques (chambres consulaires, associations) et toutes les personnes directement concernées (riverains, exploitants agricoles, propriétaires...).

Dans le cadre du projet d'échangeur et du passage dénivelé étudié et réalisé par le Département des Pyrénées-Atlantiques, ce dialogue est marqué par deux temps forts et réglementaires qui engagent le maître d'ouvrage à informer et permettre l'expression de tous sur le projet :

- **la concertation publique, phase actuelle de concertation**
- **puis, le cas échéant, l'enquête publique.**

Sous la dynamique de l'avancée du projet d'échangeur qui dans son processus d'étude attendait d'être soumis à une concertation publique au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, le Département des Pyrénées-Atlantiques et la Ville de Pau, maîtres d'ouvrage des aménagements connexes ont décidé avec VINCI Autoroutes de soumettre les 3 objets à une concertation publique unique qui répond aux attendus du code de l'urbanisme. Elle doit permettre au public d'accéder aux informations relatives aux 3 projets et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par les maîtres d'ouvrage dans l'objectif de contribuer à la réalisation des projets.

Elle porte donc sur le projet d'échangeur autoroutier placé sous maîtrise d'ouvrage VINCI Autoroutes et sur les aménagements connexes : le passage dénivelé au niveau du giratoire Nobel placé sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques et l'aménagement des voiries locales (chemin Cami-Salié notamment) placé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau.

Pour fixer les modalités uniques et confirmer l'ouverture de la concertation, chaque maître d'ouvrage a pris un arrêté relatif à son aménagement. Au terme de la concertation, chaque maître d'ouvrage arrêtera officiellement le bilan de la concertation dans lequel figureront les avis sur le projet global et sur chaque aménagement.

## Le périmètre de la concertation

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022 le public est invité à participer à la concertation et à s'exprimer sur l'opportunité du projet, le choix de la variante préférée, et ses aménagements connexes.

Les communes potentiellement concernées par les travaux à réaliser sont les communes de Pau, Morlaàs et Idron. Au-delà des habitants des communes concernées et des bénéficiaires directs, tout citoyen peut participer à la concertation et s'exprimer sur le projet proposé.

## Le bilan de la concertation

Le bilan de la concertation est un document officiel qui présente l'analyse et la synthèse quantitative et qualitative de tous les avis recueillis durant la concertation. Il recense les projets de façon détaillée, le cas échéant, les interrogations suscitées par le projet et présente les réponses du maître d'ouvrage. Ce bilan, validé par le préfet des Pyrénées-Atlantiques et par les collectivités, maîtres d'ouvrage des aménagements connexes, sera publié sur le site dédié au projet :

[www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr](http://www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr)

C'est sur la base de ce bilan que la poursuite des études sera engagée afin de définir toutes les caractéristiques du projet.

### Concertation publique vs enquête publique

*La concertation publique intervient en amont de l'enquête publique mais ne la remplace pas. Elle permet au public de s'informer du projet très tôt dans son processus d'élaboration.*

*L'enquête publique est organisée lorsque l'ensemble des études ont été réalisées sur la base du projet définitif. C'est une nouvelle occasion pour le public de s'exprimer sur le projet.*

# LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION DU 21 FÉVRIER AU 25 MARS 2022

**Durant 5 semaines, plusieurs possibilités sont offertes pour s'informer, échanger et s'exprimer.**

Le site [www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr](http://www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr) regroupe l'ensemble des informations relatives au projet. Il permet notamment de télécharger le dossier soumis à la concertation et la brochure d'information. Il présente les modalités de participation proposées au public et sera mis à jour en cas d'évolution de ces modalités, notamment en fonction de l'évolution de la situation sanitaire ou de contraintes logistiques.



## POUR S'INFORMER

### Consultez les documents de la concertation :

- le dossier de concertation
- la brochure d'information
- les panneaux d'information

en les téléchargeant depuis le site internet du projet : [www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr](http://www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr)

**en visitant l'exposition** sur le projet ouverte aux heures d'accueil du public dans les lieux suivants :

- Mairie de Pau
- Mairie de Morlaàs
- Mairie d'Idron
- Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques
- Centre technique municipal de Pau (22, rue Roger Salengro à Pau).



## POUR S'EXPRIMER

### Déposez vos contributions, avis et questions pendant toute la durée de la concertation :

• **sur le site** du projet : [www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr](http://www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr)

• **par e-mail** : [a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com](mailto:a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com)

• **par courrier** :  
**VINCI Autoroutes**  
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest  
Concertation échangeur A64 Pau-Morlaàs  
22, avenue Léonard de Vinci  
33600 PESSAC

• **dans les urnes** mises à votre disposition dans les halls d'accueil des collectivités :

- Mairie de Pau
- Mairie de Morlaàs
- Mairie d'Idron
- Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques
- Centre technique municipal de Pau (22, rue Roger Salengro à Pau).

• **en postant le questionnaire** joint à la brochure d'information (Lettre T préaffranchie).



#### **Mention RGPD** (Règlement Général sur la Protection des Données)

Les informations personnelles sont recueillies par la société ASF (VINCI Autoroutes) afin de vous informer et de recueillir vos éventuelles observations sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Vos données personnelles seront conservées pendant la durée du projet puis pendant une durée d'un an à compter de sa mise en service. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et le cas échéant d'un droit à l'effacement, à la limitation, d'opposition et à la portabilité sur les données à caractère personnel vous concernant en contactant notre Délégué à la Protection des Données Personnelles à l'adresse suivante : [dpd@vinci-autoroutes.com](mailto:dpd@vinci-autoroutes.com). Vous disposez d'un droit d'introduire une réclamation auprès de la CNIL.



## POUR ÉCHANGER

### Participez aux rencontres de la concertation :

Pour des échanges personnalisés, venez à la rencontre des équipes de VINCI Autoroutes et des maîtres d'ouvrage des aménagements connexes à l'heure de votre choix à l'occasion des **permanences publiques** organisées :

- **Lundi 7 mars** de 14h à 19h à la Maison du Citoyen du quartier Ousse des Bois (salle Agora), 8 rue du Parc en Ciel à Pau.
- **Mardi 8 mars** de 14h à 19h à la mairie de Morlaàs, Hôtel de Ville, place Sainte-Foy à Morlaàs.
- **Mercredi 9 mars** de 14h à 19h à la mairie d'Idron, Hôtel de Ville, 4 avenue des Pyrénées à Idron.
- **Jeudi 10 mars** de 14h à 19h au Centre technique municipal de Pau, 22 rue Roger Salengro à Pau.

Le maître d'ouvrage sera également à la disposition des visiteurs lors de **rencontres mobiles** :

- **Mardi 1<sup>er</sup> mars** de 11h à 15h au centre commercial Intermarché de Morlaàs, 21 rue Baratnau à Morlaàs.
- **Mercredi 2 mars** de 11h à 15h au centre commercial Auchan de Pau, 1 avenue du Général Leclerc à Pau.

Pour permettre aux habitants concernés d'échanger avec les maîtres d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier et des aménagements connexes, **deux réunions publiques** sont organisées :

- **Mardi 15 mars** à 19 h à la mairie de Morlaàs, salle des conférences, place Sainte-Foy à Morlaàs.
- **Mercredi 16 mars** à 19h à Pau, salle Gaston Bonheur, 136 avenue de Buros à Pau.

*Le nombre de places pour participer aux réunions et permanences pouvant être limité en raison des contraintes sanitaires, inscrivez-vous par e-mail à l'adresse **a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com** en indiquant vos coordonnées et en précisant le moment visé par votre inscription.*

# LA POURSUITE DES ÉTUDES ET LES PROCÉDURES À VENIR

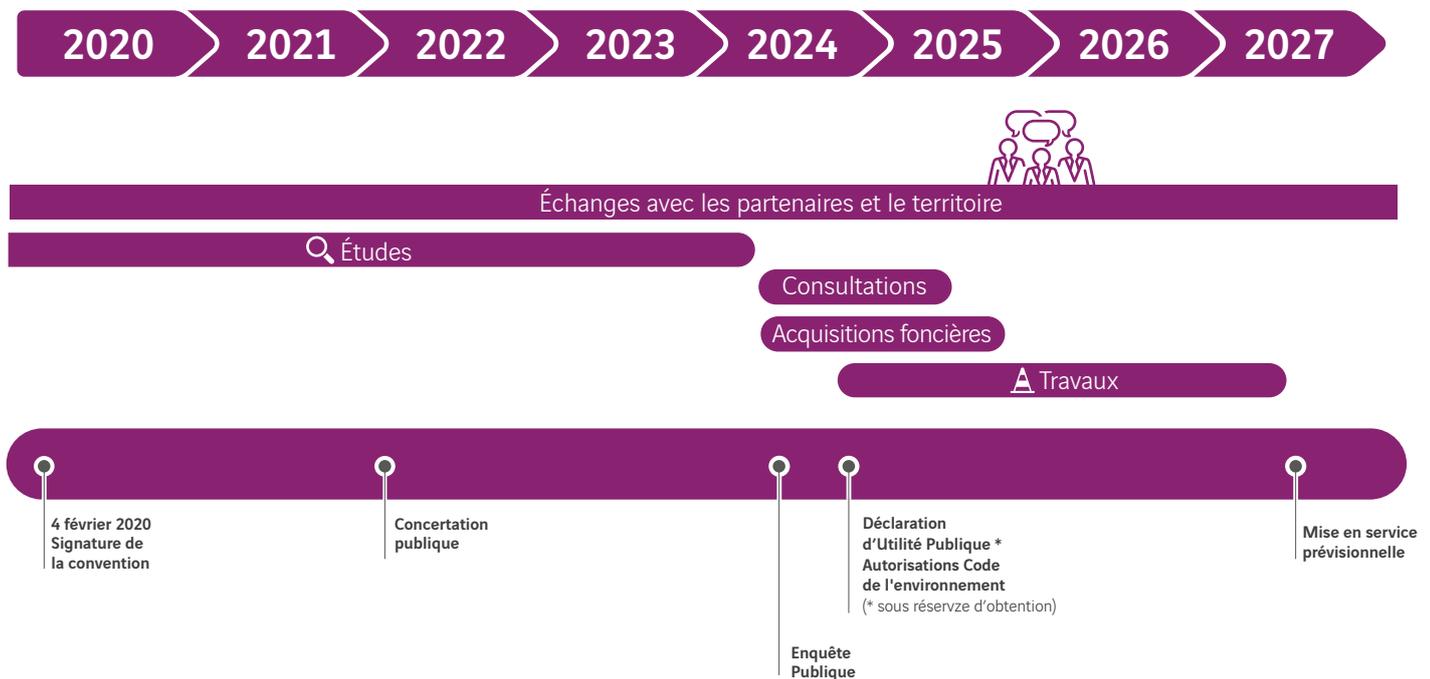
**Les études sur le projet vont se poursuivre au-delà de la concertation publique. Ces études de détail - techniques et environnementales - viendront compléter les premiers diagnostics effectués dans le cadre des études préliminaires et permettront de déterminer précisément l'implantation de la future infrastructure et des aménagements à créer (assainissement, équipements...).**

Plusieurs procédures seront ensuite engagées afin d'obtenir les autorisations administratives nécessaires pour la poursuite du projet.

Les travaux pourront ensuite démarrer, pour une mise en service du nouvel échangeur à l'horizon 2027.

Durant toutes ces étapes, la concertation et l'information se poursuivront avec les collectivités locales et l'ensemble des différentes parties prenantes concernées par le projet.

## PLANNING PRÉVISIONNEL DES PROJETS (ÉCHANGEUR ET AMÉNAGEMENTS CONNEXES)



## LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

### La consultation des parties prenantes

Cette phase consiste à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur divers volets tels que l'environnement, le foncier, les documents d'urbanisme... et à présenter les mesures associées. Ces études permettront aux maîtres d'ouvrage concernés, de constituer un dossier préalable à l'enquête publique qui sera soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités. Cette étape constitue une phase d'échanges et de recueil des avis des partenaires institutionnels avant, le cas échéant, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet d'échangeur sera réalisée après la concertation et sera présentée, si elle s'avère nécessaire, dans le cadre du dossier d'enquête publique.

Cette procédure doit être réalisée pour :

- adapter ou actualiser, le cas échéant, les documents d'urbanisme des communes concernées afin qu'ils soient compatibles avec le projet ;
- garantir le plus faible impact possible du projet sur le territoire sans contraindre les orientations des collectivités sur le reste de leur territoire.

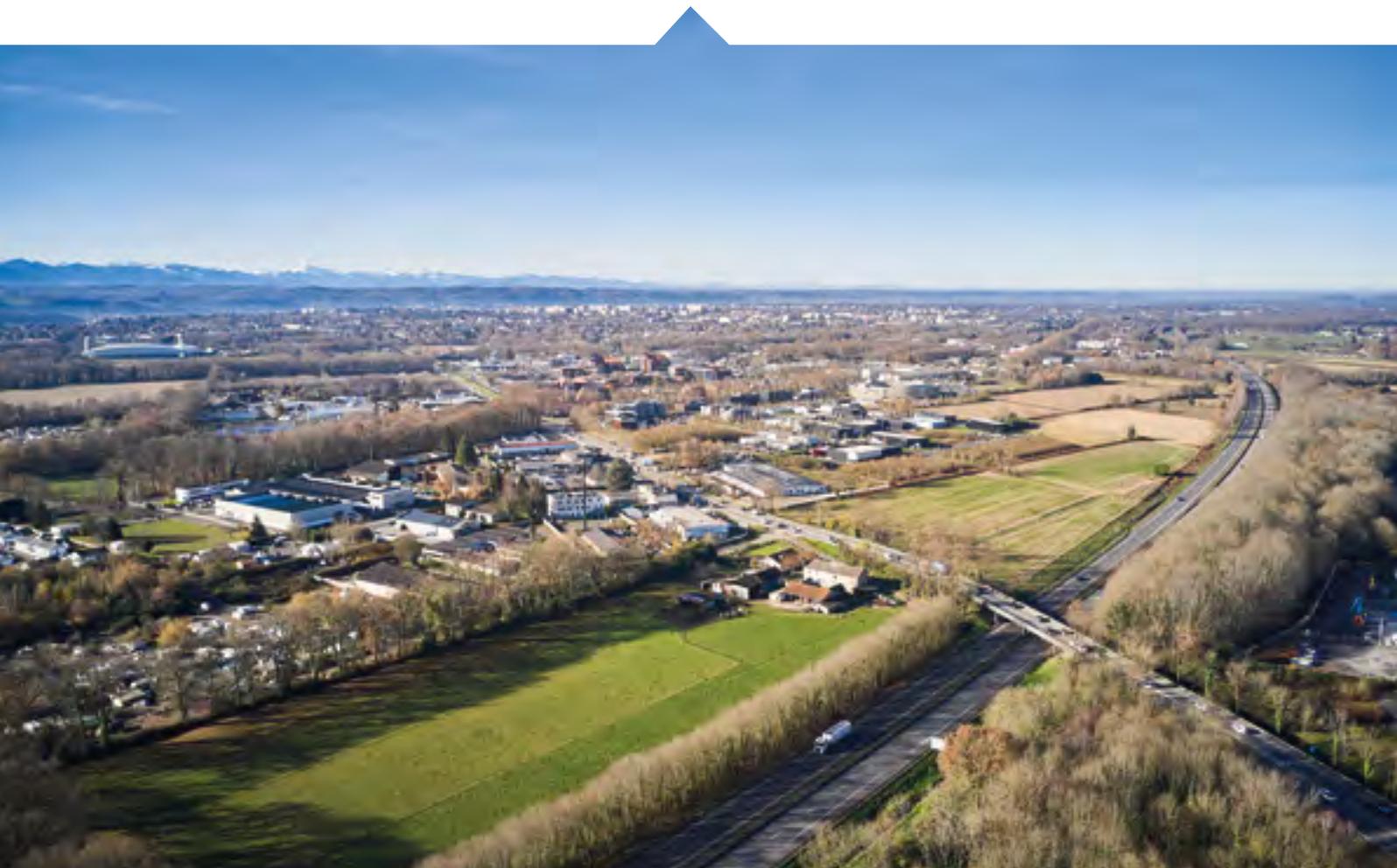
### L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Celle-ci consiste à présenter une nouvelle fois le projet au public, sur la base des études approfondies. Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra prendre connaissance du dossier d'enquête et formuler ses observations. Un commissaire-enquêteur, désigné par le Tribunal administratif, rédigera ensuite un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet des Pyrénées-Atlantiques de décider, le cas échéant, de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent.

# NOTES

A series of horizontal dashed lines for writing notes, spanning the width of the page. The lines are evenly spaced and extend across most of the page's width.



*Croisement de l'Autoroute A64 avec la RD943.*



**VINCI Autoroutes**  
**Direction de la Maîtrise d’Ouvrage Ouest**  
Concertation échangeur A64 Pau-Morlaàs  
22, avenue Léonard de Vinci  
33600 Pessac

**Conseil départemental  
des Pyrénées-Atlantiques**  
64 Avenue Jean Biray  
64058 PAU CEDEX 9

**Ville de Pau**  
Place Royale  
64 036 PAU CEDEX