

A64 – PROJET DE CRÉATION D'UN DEMI-ÉCHANGEUR
CARRASSE-CASSABER / SORDE-L'ABBAYE

Février 2021 - Conception / réalisation / illustrations : **KOMENVOIR** - Crédits photos : Jean-Philippe MOULET



DOSSIER DE
CONCERTATION PUBLIQUE
22 février - 22 mars 2021



VINCI Autoroutes
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest
22, avenue Léonard de Vinci
33600 Pessac

« Cet aménagement essentiel va délester la route départementale RD 29 du trafic de poids lourds, sécuriser les déplacements et renforcer l'attractivité touristique et économique des territoires desservis ».



Cécile BIGOT-DEKEYZER
Préfète des Landes



Éric SPITZ
Préfet des Pyrénées-Atlantiques

Répondre aux besoins de déplacement des usagers de la route en réalisant des projets en partenariat avec les collectivités territoriales et les sociétés concessionnaires d'autoroutes est l'un des objectifs majeurs du Plan d'investissement autoroutier validé par l'État le 6 novembre 2018.

Ce vaste programme d'investissement comprend, entre autres, la création d'un demi-échangeur permettant de sortir ou entrer sur l'autoroute A64 en provenance ou à destination de Bayonne. Situé au carrefour des départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques au niveau des communes de Sorde-l'Abbaye et de Carresse-Cassaber, cet aménagement est un atout pour nos territoires.

En facilitant l'accès direct à l'autoroute A64, il va délester les routes secondaires du trafic de

passage, sécurisera les déplacements et améliorera le cadre de vie des riverains de la route départementale 29, particulièrement ceux qui vivent dans les centres-bourgs de Sorde-l'Abbaye et de Peyrehorade.

À plus grande échelle, il facilitera les déplacements et contribuera ainsi à renforcer l'attractivité économique et touristique des territoires desservis.

Le plan de financement de cette opération étant désormais arrêté, s'ouvre aujourd'hui le temps de la concertation publique, une étape clé durant laquelle chacun peut s'informer et donner son avis sur le projet.

Nous souhaitons que vous soyez nombreuses et nombreux à participer à cette concertation afin d'aboutir, ensemble, à un projet partagé par le plus grand nombre.



Sommaire

P. 6 à 7

1. Le projet en un coup d'œil

P. 8 à 9

2. La genèse de l'opération

Une attente forte des collectivités territoriales...

...accompagnée par l'État et VINCI Autoroutes

Le financement

Les acteurs

P. 10 à 11

3. Les objectifs du projet

Faciliter l'accès à l'autoroute A64 depuis et vers Bayonne

Améliorer la sécurité et le cadre de vie

Soutenir l'attractivité des territoires

P. 12 à 19

4. Le projet en détail

Focus sur la démarche de conception

Étude d'opportunité et de faisabilité

Études des scénarios envisagés

P. 20 à 21

5. Participez à la concertation

Votre avis compte !

Les modalités de la concertation

Et après la concertation

P. 22 à 23

6. La poursuite des études

Conception-Réalisation Illustrations : Komenvoir

Crédits photos : Jean-Philippe MOULET.





1. Le projet en un coup d'œil



1 450 véhicules/jour

dont **15%** de poids lourds utiliseront le 1/2 échangeur à la mise en service



2 communes concernées par l'implantation du projet : Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye



13,5 M€ d'investissement



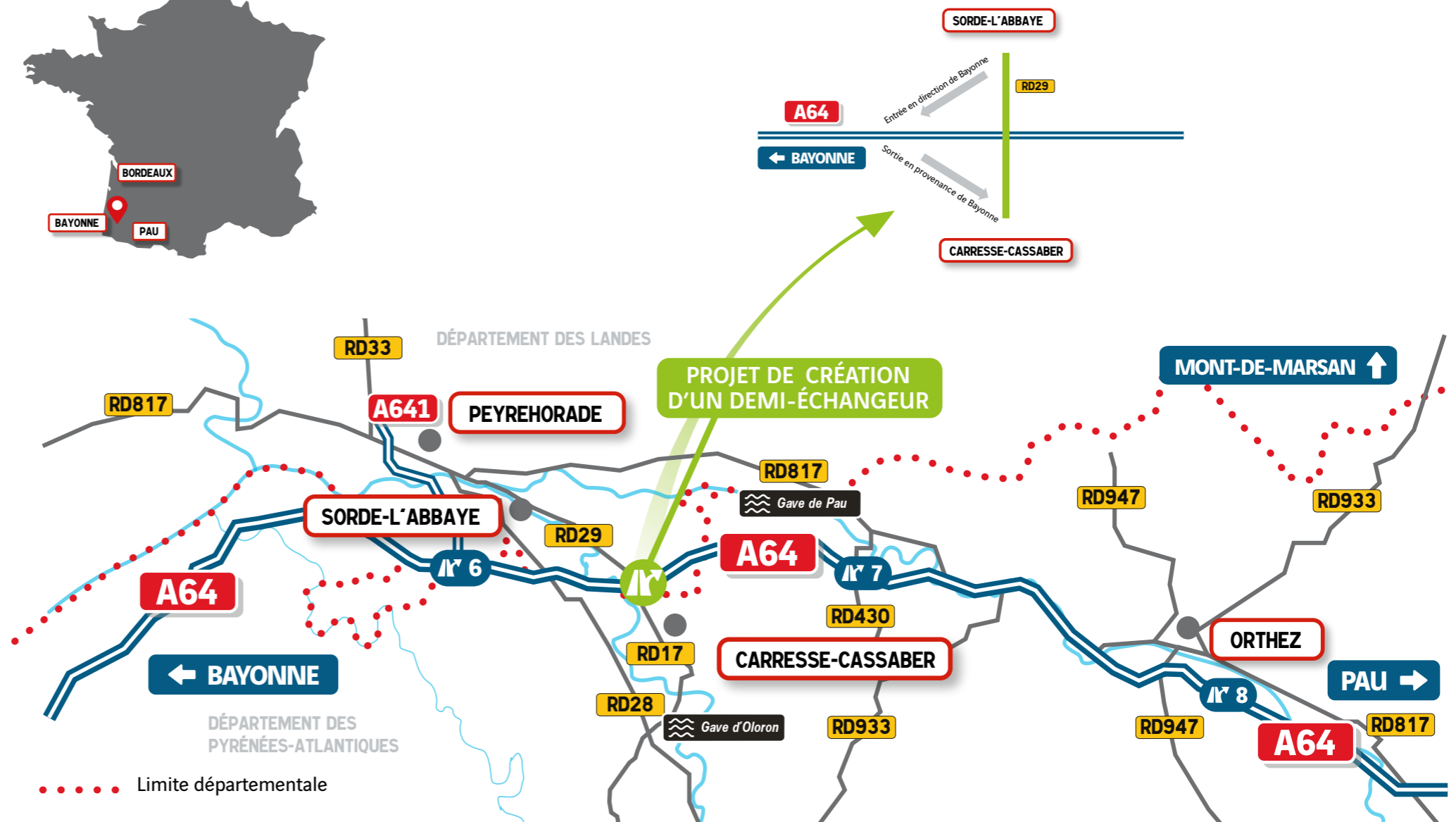
2025 mise en service prévisionnelle



7 cofinanceurs

- Le Département des Landes
- Le Département des Pyrénées-Atlantiques
- La Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans
- La Communauté de communes du Béarn des Gaves
- La société Dragages du Pont de Lescar (Groupe DANIEL)
- La société Cemex
- L'État et VINCI Autoroutes

1 Maître d'ouvrage **VINCI** AUTOROUTES



Le projet consiste à créer un demi-échangeur, c'est-à-dire deux bretelles pour sortir ou entrer sur l'autoroute A64 depuis et vers Bayonne. Situé au carrefour des départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques, entre l'échangeur de Peyrehorade (n°6) et celui de Salies-de-Béarn (n°7), il se déploie sur le territoire des communes de Carresse-Cassaber et de Sorde-l'Abbaye.

Préalablement étudié dans le cadre d'échanges réguliers avec les acteurs du territoire, il fait aujourd'hui l'objet d'une concertation publique prévue à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Ce temps fort dans l'élaboration du projet vise, sur la base d'éléments complets de présentation de l'opération, à recueillir l'avis de tous sur les objectifs du projet, les scénarios envisagés et leurs conditions d'intégration dans le territoire.

En tant que concessionnaire de l'autoroute A64, VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, cofinancé par l'État, le Département des Landes, le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans, la Communauté de communes du Béarn des Gaves, les sociétés Dragages du Pont de Lescar (Groupe Daniel) et Cemex.



*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.



2. La genèse de l'opération



Les cofinanceurs



Une attente forte des collectivités territoriales

Le Département des Landes et le Département des Pyrénées-Atlantiques gèrent et exploitent respectivement un réseau routier de 4 300 km et 4 500 km avec le souci permanent d'en améliorer la sécurité et d'y faciliter les déplacements locaux. Les agglomérations de Sorde-l'Abbaye et Peyrehorade sont traversées quotidiennement par de nombreux poids lourds, occasionnant de fortes nuisances.

C'est pourquoi, dès janvier 2012, les Départements ont officiellement saisi l'État pour la réalisation de ce demi-échangeur, en s'engageant à participer à son financement.

Avec la transformation des demi-échangeurs A641/RD817 et A641/RD19 sur la BARO (Bretelle Autoroutière de Raccordement Ouest), cette opération constitue un ensemble d'aménagements visant à améliorer et sécuriser la circulation dans les secteurs de Peyrehorade et Sorde-l'Abbaye.

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

... accompagnée par l'État et VINCI Autoroutes

En 2015, dans la continuité du processus d'étude et confirmant l'intérêt du projet, l'État a demandé à VINCI Autoroutes d'engager une nouvelle étape d'étude visant à approfondir les caractéristiques techniques du demi-échangeur, d'en estimer le coût et de définir les conditions de financement et de planification.

Le financement

En conclusion de cette deuxième phase d'étude, les Départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques appuyés par les Communautés de communes du Pays d'Orthe et Arrigans et du Béarn des Gaves, les sociétés Dragages du Pont de Lescar (Groupe Daniel) et CEMEX, l'État et VINCI Autoroutes se sont mobilisés collectivement pour intégrer cette opération au Plan d'investissement autoroutier (PIA), un dispositif conçu pour cofinancer des projets visant à améliorer la desserte des territoires (décret publié le 8 novembre 2018). La convention de cofinancement du projet a été signée le 7 novembre 2019 par l'ensemble des partenaires (voir ci-contre).

Les acteurs

Les collectivités territoriales

Le Département des Pyrénées-Atlantiques, le Département des Landes, la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans, la Communauté de communes du Béarn des Gaves cofinancent le projet de création d'un demi-échangeur sur l'autoroute A64 au niveau des communes de Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye. Dans ce cadre, les collectivités territoriales s'assurent que le projet répondra bien aux objectifs de réduction des circulations de transit et de poids lourds dans les centres-bourgs de Peyrehorade et Sorde-l'Abbaye, en favorisant le report des véhicules sur l'autoroute A64 via le futur aménagement.

Les entreprises Dragages du Pont de Lescar et Cemex

À la demande des préfetures des Landes et des Pyrénées-Atlantiques et conscientes de leur responsabilité sociétale à l'égard des impératifs de sécurité routière, les sociétés Dragages du Pont de Lescar (Groupe Daniel) et Cemex Granulats Sud-Ouest ont accepté de participer au financement du projet.

L'État

L'État est l'autorité concédante à laquelle VINCI Autoroutes est liée par un contrat de concession. Il veille au respect des engagements pris par VINCI Autoroutes dans le cadre de ce contrat, en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier national concédé. Les services de l'État veillent au respect des normes techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation des travaux...

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 de l'aménagement.

VINCI Autoroutes

Constitué des sociétés concessionnaires ASF, Cofiroute, Escota, Arcos et Arcour, VINCI Autoroutes totalise en France 4 443 kilomètres de réseau, 187 aires de services, 266 aires de repos, 323 gares de péage ainsi que 31 parkings dédiés au covoiturage, soit 2 541 places.

VINCI Autoroutes, Maître d'ouvrage du projet, pilote les études et les travaux et, en tant que concessionnaire du réseau autoroutier, assurera la sécurité et l'entretien du futur aménagement.



3. Les objectifs du projet

Faciliter l'accès à l'autoroute A64 depuis et vers Bayonne

Aujourd'hui, pour aller vers Bayonne les habitants des bassins de vie situés au sud de la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans et ceux du nord de la Communauté de communes du Béarn des Gaves, sont contraints d'emprunter le réseau départemental sur plusieurs kilomètres pour rejoindre l'autoroute A64 via l'échangeur de Peyrehorade (n°6). Situé à mi-chemin entre l'échangeur existant de Peyrehorade (n°6) à l'Ouest et celui de Salies-de-Béarn (n°7) à l'Est, le futur demi-échangeur va contribuer à améliorer les déplacements du quotidien en facilitant l'accès à l'A64.

Ainsi, les études de trafic démontrent qu'un habitant de Carresse-Cassaber gagnera près de 20 minutes sur un aller/retour vers Bayonne.

Améliorer la sécurité et le cadre de vie

La route départementale 29 traverse les communes de Sorde-l'Abbaye et rejoint la RD 817 à Peyrehorade. Parce qu'elle accueille chaque jour une proportion significative de poids lourds (en moyenne 1 150 véhicules, dont 8% de poids lourds), elle participe à dégrader la qualité de vie des riverains qui subissent certaines nuisances routières.

Alternative aux trajets via la départementale 29, le demi-échangeur va permettre d'améliorer le cadre de vie des riverains, particulièrement ceux qui résident au cœur des bourgs de Sorde-l'Abbaye et Peyrehorade.



Église abbatiale Saint-Jean-de-Sorde

Soutenir l'attractivité des territoires

Au carrefour de deux départements et à proximité des grands axes reliant des territoires ruraux aux agglomérations de plus grandes tailles comme Dax, Mont-de-Marsan, Pau et la sous-préfecture de Bayonne, le territoire du projet a vu sa démographie augmenter rapidement ces dernières années.

Les villes situées au sud de la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans et celles situées au nord de la Communauté de communes du Béarn des Gaves vont bénéficier de l'attractivité touristique et économique induite par le futur demi-échangeur, nouvelle porte d'accès à leur territoire.

À proximité immédiate de l'aménagement, Sorde-l'Abbaye et Carresse-Cassaber sont directement concernées par le projet. Elles se caractérisent par des activités variées.

Sorde-l'Abbaye rayonne grâce à de nombreux sites patrimoniaux et monuments historiques inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle en France. Point d'accueil pour les pèlerins qui empruntent la voie de Tours, l'un des quatre itinéraires jacquaires actuels, l'église abbatiale Saint-Jean-de-Sorde, les vestiges d'un cloître, un monastère reconstruit au XVII^{ème} siècle, l'abbaye de Sorde composent le site remarquable qu'elle détient.

Carresse-Cassaber, à l'origine scindée en deux communes, Carresse et Cassaber qui se sont réunies en 1972, a longtemps été animée par une importante activité liée au bois et à la fabrique de tuiles. Aujourd'hui son développement est essentiellement tourné vers l'agriculture et l'extraction de roches avec deux carriers installés sur la commune.

Avec la proximité du Gave d'Oloron, le territoire du projet accueille aussi des activités touristiques comme le canoë-kayak. La culture du maïs et du kiwi sont aussi très présentes dans le secteur.

La création du demi-échangeur va contribuer à dynamiser une région qui séduit déjà. Plus accessible grâce à la création du demi-échangeur, le territoire et notamment les communes de Sorde-l'Abbaye et Carresse-Cassaber, vont voir leur attractivité touristique et économique renforcée.



4. Le projet en détail

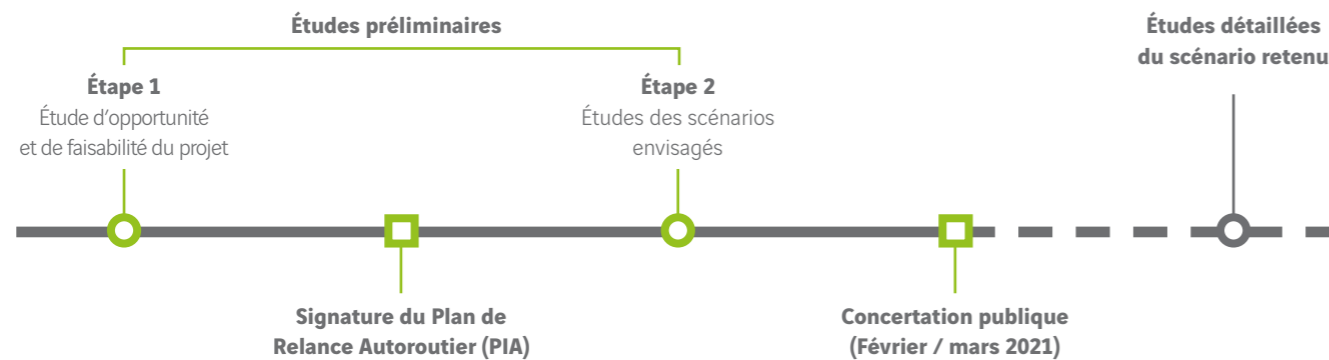


La présentation du projet développée dans ce chapitre est une synthèse des études préliminaires. Les caractéristiques précises du projet seront définies après la phase de concertation.

Focus sur la démarche de conception

Les études préliminaires se sont déroulées en 2 étapes qui ont permis aux partenaires d'étudier l'opportunité du projet et sa faisabilité et, dans ce cadre :

- de définir le site d'implantation du projet, de rechercher des solutions pour l'aménagement à réaliser puis d'envisager des scénarios possibles compte-tenu des contraintes techniques et de leur moindre impact sur l'environnement humain et naturel (étape 1) ;
- d'affiner les études des scénarios envisagés, scénarios présentés aujourd'hui dans le cadre de la concertation publique (étape 2).



À chaque étape 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 demi-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 direct du projet et de concevoir un aménagement qui permette d'« Éviter, Réduire, Compenser* », les impacts du projet. Un premier diagnostic de cet environnement est proposé dans les chapitres suivants.



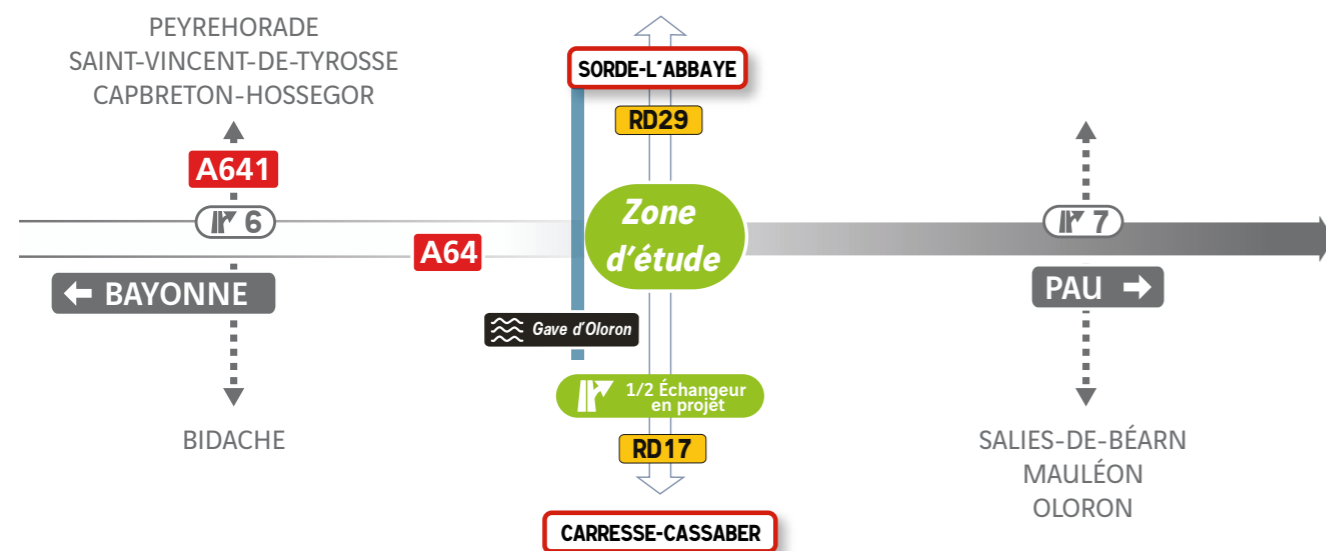
* Éviter, Réduire, Compenser

Cette démarche établie par le Ministère de la Transition écologique et solidaire 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).



Étude d'opportunité et de faisabilité

Au regard des objectifs du projet et de l'enjeu premier d'assurer les échanges en provenance et à destination de Bayonne entre l'autoroute A64 et la route départementale RD 29 pour les Landes et la RD 17 pour les Pyrénées-Atlantiques, cette première étape des études préliminaires a permis de valider l'opportunité et la faisabilité de l'aménagement. Dans ce cadre, les études ont pu identifier que le secteur géographique où la départementale franchit l'A64, est le plus pertinent. En effet, en positionnant le demi-échangeur au niveau de l'intersection entre les RD et l'autoroute, le raccordement aux routes départementales est plus direct et la longueur des bretelles reste limitée. De ce fait, les impacts potentiels du projet sur l'environnement sont réduits.

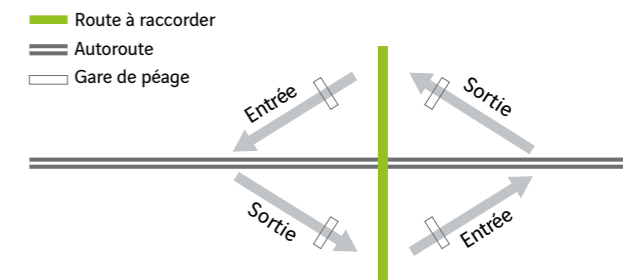


Dans le cadre de ces études, une fois la zone d'implantation du projet déterminée, 2 familles de solutions pour l'aménagement des bretelles ont été imaginées, une famille de solutions dites en « demi-losange » et une famille de solutions dites en « demi-trompette ».

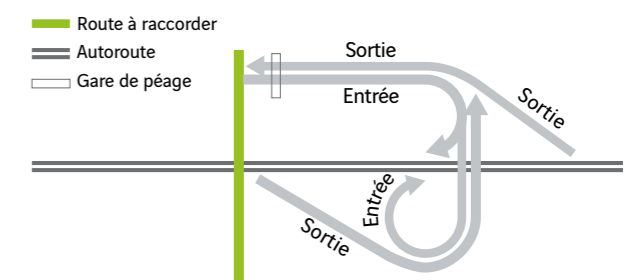


« Demi-losange », « demi-trompette » : quelles différences ?

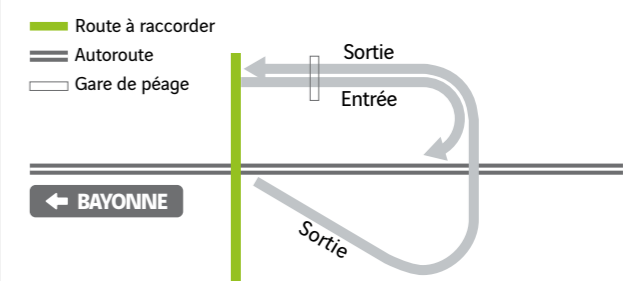
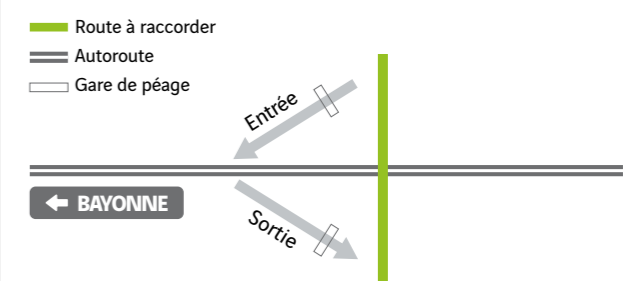
- Un échangeur dit en losange est un échangeur qui comprend quatre bretelles de raccordement à l'autoroute. Deux bretelles en entrée et deux bretelles en sortie. Chaque bretelle est raccordée à la route secondaire par un carrefour et chacune comprend une gare de péage.



- Un échangeur dit en trompette est un échangeur qui comprend également 2 sorties et 2 entrées mais dont les bretelles se rejoignent sur une seule voie à double sens, équipée d'une gare de péage commune à tous les mouvements. Cette solution se raccorde à la route secondaire via un seul carrefour et nécessite la création d'un pont qui enjambe l'autoroute.

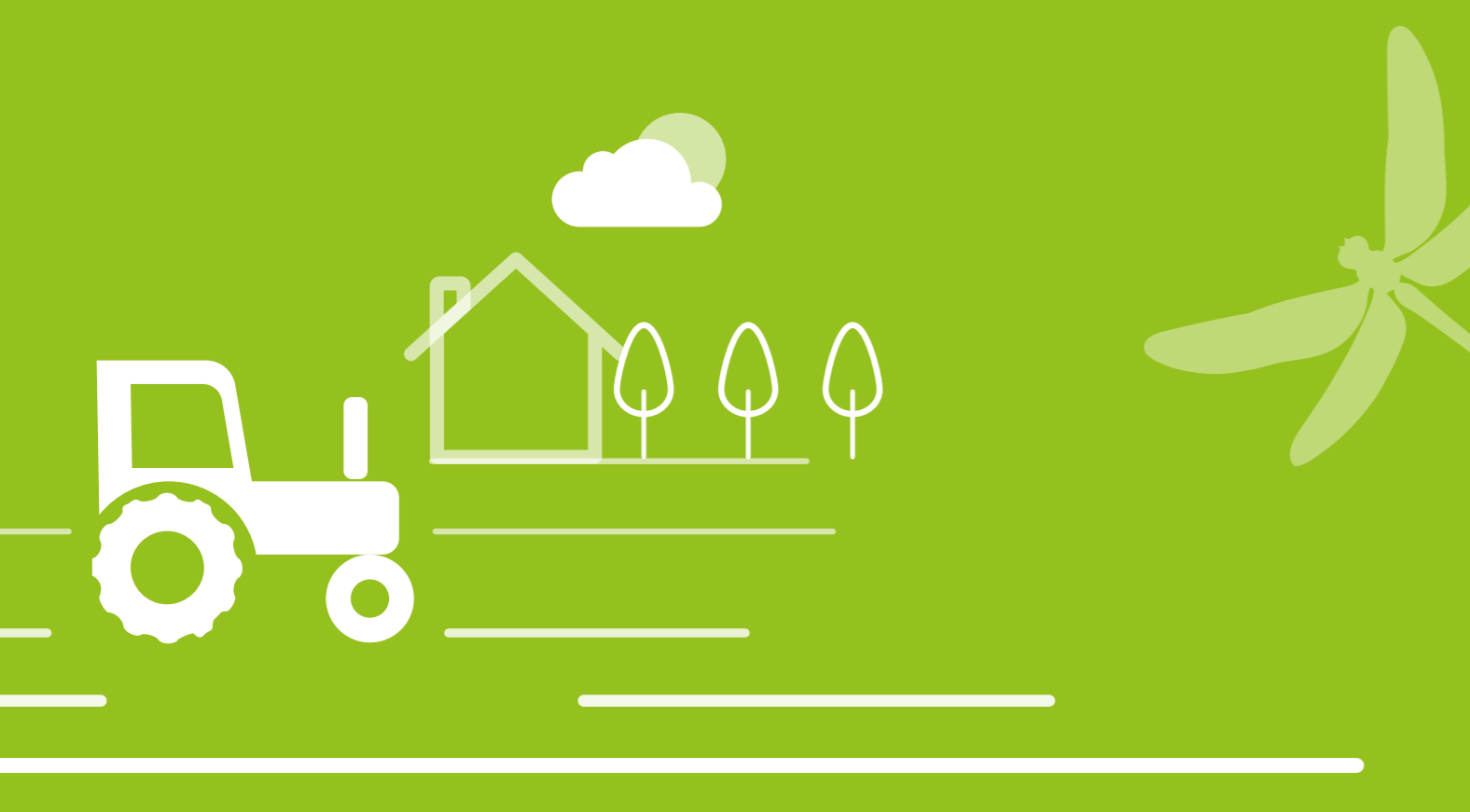


- S'agissant du projet, et parce que les études amont ont permis d'établir que le besoin était limité aux déplacements à destination et en provenance de Bayonne, les partenaires ont étudié un demi-échangeur, demi-losange ou demi-trompette, avec 1 bretelle d'entrée et 1 bretelle de sortie.



CONCLUSION

Au total, 11 solutions ont été étudiées au stade des premières études ; 6 pour la famille « demi-losange » et 5 pour la famille « demi-trompette ». Toutes ont été évaluées et comparées selon les critères techniques et environnementaux. Pour chaque famille, l'évaluation a permis de retenir un scénario. Ainsi, les deux scénarios envisagés ont fait l'objet d'études complémentaires afin de mieux appréhender leur incidence sur leur environnement.



Études des scénarios envisagés

Des études complémentaires ont permis d'affiner les deux scénarios envisagés à l'issue de l'étape 1, aussi bien en termes d'intégration dans leur environnement que de géométrie. Ces études s'appuient sur un premier diagnostic de l'environnement dans lequel s'intègrent les scénarios.

Diagnostic de l'environnement du projet

A. Le cadre de vie

Le projet prend place dans un environnement principalement agricole. Dans la zone d'étude, plusieurs bâtis sont situés à proximité du futur demi-échangeur.

Il s'agit essentiellement des maisons d'habitation des lieux dits Labarthe et Labourdasse au sud de l'autoroute et de Péborde, Lestelle et Bareich au nord de l'A64. Les études qui seront engagées après la concertation permettront d'examiner précisément les incidences du projet sur le cadre de vie, plus

particulièrement sur les thématiques du bruit et de la qualité de l'air. Pour cela, sur la base des diagnostics de la situation actuelle, le projet sera modélisé avec les niveaux de trafic attendus. Des simulations réalisées selon les standards réglementaires permettront de définir les incidences potentielles du projet sur la qualité de l'air et sur l'ambiance acoustique. Des dispositions seront prises en fonction de la réglementation en vigueur qui définit les mesures éventuelles de protection ou de limitation des

impacts que le Maître d'ouvrage se devra de mettre en œuvre. D'autres bâtiments, plus éloignés, sont aussi concernés par le projet : il s'agit des maisons d'habitation qui bordent la route départementale 29, précisément celles qui subissent les nuisances liées au trafic actuel, particulièrement dans les communes de Sorde-l'Abbaye et Peyrehorade. Pour ces riverains, les impacts liés au trafic diminueront de manière significative lorsque le demi-échangeur sera mis en service.

B. L'activité agricole

Les parcelles agricoles situées à proximité immédiate du projet sont essentiellement destinées à la culture de céréales. Les exploitants agricoles seront associés aux prochaines étapes de conception du projet, le but étant de minimiser au maximum les impacts potentiels du projet sur le foncier et également sur l'activité agricole.

C. L'environnement naturel

La zone d'étude du projet se situe près du Gave d'Oloron et du marais de Labastide-Villefranche, classés site Natura 2000 et Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), dont l'un des affluents, le ruisseau de Labarthe, traverse le secteur en partie sud.

La faune et la flore

Des inventaires Faune/Flore/Habitats ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole (maïsiculture) présentant différents habitats à enjeu de biodiversité. Par exemple, les prairies humides abritent le Cuivrée des marais, un papillon dont les populations sont fragilisées ; les haies, berges boisées et fourrés accueillent un cortège d'oiseaux comme le Verdier d'Europe ou le Chardonneret élégant ; les cours d'eau et fossés sont favorables aux amphibiens et aux libellules ; les plus vieux arbres sont susceptibles de servir de gîte aux chauves-souris.

Des mesures visant à assurer leur préservation seront étudiées dans le projet (réduction des emprises du chantier, débroussaillage hors période de nidification, mise en défens des habitats..).

La ressource en eau

Afin de protéger la ressource en eau, le projet comprendra la construction de dispositifs d'assainissement dédiés à la collecte et au traitement des eaux de pluie tombées sur les chaussées avant leur rejet dans le milieu naturel. Le projet prendra en compte la zone inondable et sera dimensionné pour éviter tout impact sur l'existant.

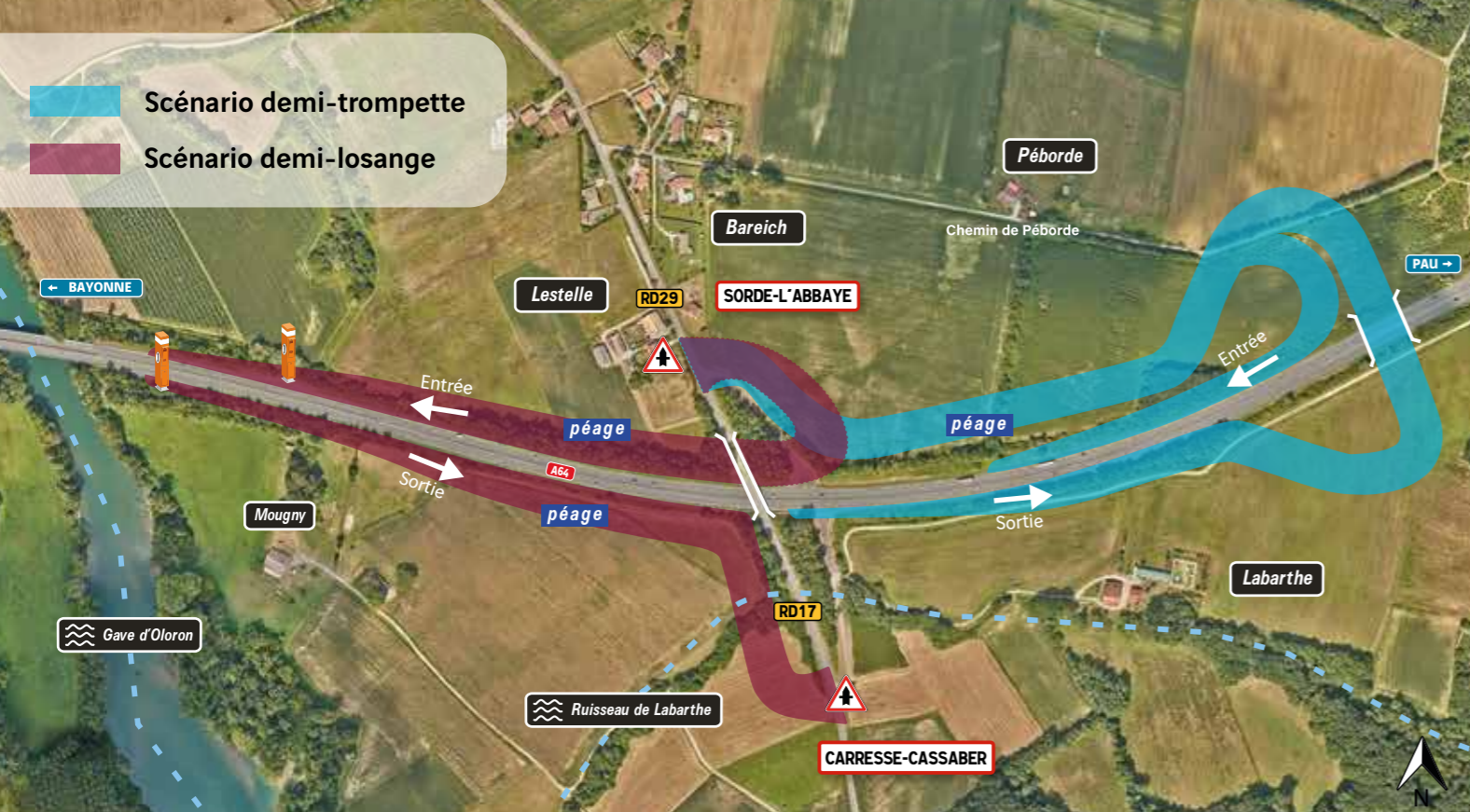


Le Cuivrée des marais



Le Verdier d'Europe

La zone d'étude



La comparaison des scénarios envisagés

Le scénario demi-losange

Le demi-échangeur losange est implanté à l'ouest de la RD 29, du côté du Gave d'Oloron. La bretelle d'entrée est connectée à la RD 29 à proximité du hameau de Bareich sur la commune de Sorde-l'Abbaye, au nord de l'autoroute. Son tracé passe sous le pont de la RD 29 où le talus autoroutier est raidi pour pouvoir insérer la bretelle à côté de l'autoroute. La bretelle de sortie franchit le ruisseau de Labarthe, classé zone Natura 2000, avant de se raccorder sur la RD 17 sur la commune de Carresse Cassaber, au sud de l'autoroute. Le raccordement à l'autoroute des deux bretelles est situé à proximité du viaduc du Gave d'Oloron et des postes d'appel d'urgence d'A64.



Le scénario demi-trompette

Le demi-échangeur trompette est implanté à l'est de la RD 29. Le tracé des bretelles se développe sur les terres agricoles de part et d'autre de l'autoroute. Le projet se raccorde à la RD 29 à proximité du hameau de Bareich. Un nouveau pont sur l'autoroute est construit pour permettre à la bretelle de sortie de franchir l'A64 et de rejoindre la gare de péage. Cette configuration nécessite de modifier le chemin de Péborde et la voie latérale au sud de l'autoroute.



Pour identifier un choix préférentiel sur lequel poursuivre les études, ces scénarios ont été comparés selon 4 critères.



Cadre de vie : incidences du scénario sur le bruit, l'air, la santé.



Environnement : incidences du scénario sur l'eau, la faune et la flore.



Agriculture : incidences du scénario sur l'activité agricole aussi bien sur les emprises foncières que sur l'organisation des exploitations.



Fonctionnement A64 : incidences du scénario sur les conditions de circulation sur l'autoroute.

Pour chaque critère, les impacts potentiels des scénarios sont évalués selon trois degrés :

Faible ■ Modéré ■ Fort ■

Critère		Scénario « demi-losange »	Scénario « demi-trompette »
	Cadre de vie	La bretelle d'entrée sur l'A64 est située à proximité du secteur habité au lieu-dit Lestelle.	Le projet concentre l'ensemble des trafics de l'échangeur sur une entrée/sortie unique dans le secteur habité au lieu-dit Lestelle.
	Agriculture	Le projet passe en bordure des parcelles agricoles et limite les acquisitions foncières à environ 2,5 hectares.	Le projet traverse des parcelles agricoles avec un risque de destruction plus important et nécessite 5,3 hectares d'acquisitions foncières.
	Environnement	Une bretelle franchit ponctuellement la zone Natura 2000.	Le projet n'a pas d'incidence directe sur la zone Natura 2000 mais consomme le double de surface d'habitats favorables aux espèces et de zone humide par rapport au scénario demi-losange.
	Fonctionnement A64	Le projet nécessite de modifier l'implantation des postes d'appel d'urgence.	Le projet n'a pas d'incidence sur les postes d'appel d'urgence.



5. Participez à la concertation



Votre avis compte !

La concertation est un processus d'information et de dialogue continu qui s'organise tout au long des études et implique les acteurs institutionnels du territoire (collectivités, administrations, les acteurs économiques, chambres consulaires, associations...) et les personnes directement concernées (riverains, exploitants agricoles, propriétaires...).

Il 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 **l'enquête publique**. La présente concertation publique, menée au titre de Code de l'urbanisme doit permettre au public (tout citoyen, du territoire ou non) d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par le Maître d'ouvrage dans l'objectif de contribuer à la réalisation du projet.

La concertation publique au titre de l'article L. 103-2 s'organise entre le **lundi 22 février et le lundi 22 mars 2021**. Les modalités de concertation ont été fixées par arrêté préfectoral après échanges entre les partenaires cofinanceurs, l'État et VINCI Autoroutes.

Les modalités de la concertation

Du **lundi 22 février au lundi 22 mars 2021** tout un chacun est invité à participer à la concertation publique. Exprimez-vous sur : l'opportunité du projet, les scénarios envisagés, leurs caractéristiques techniques et les conditions d'insertion dans l'environnement, les modalités d'information du public actuelles et à venir.

Et après la concertation

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 de façon détaillée les interrogations suscitées par le projet et présente les réponses du Maître d'ouvrage. **Ce bilan, validé par la Préfète des Landes et le Préfet des Pyrénées-Atlantiques, sera publié sur la page Internet dédiée au projet.** C'est sur la base de ce document que les études détaillées seront engagées afin de définir toutes les caractéristiques du projet.

S'informer :

- Le présent dossier de concertation également disponible sur le site Internet, dans les lieux d'exposition ou adressé par courrier sur demande écrite formulée via la lettre T du dépliant, le formulaire du site Internet ou l'adresse mail
- L'exposition permanente installée dans les lieux d'accueil de la concertation, aux heures d'ouverture au public :
 - Mairie de Sorde-l'Abbaye
4 place de l'Église - 40300 Sorde-l'Abbaye ;
 - Mairie de Carresse-Cassaber
1 rue Darré-Biar - 64270 Carresse-Cassaber ;
 - Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans
156 route de Mahoumic - 40300 Peyrehorade ;
 - Communauté de communes du Béarn des Gaves
289 route d'Orthez - 64270 Salies-de-Béarn
- La page Internet dédiée au projet : www.a64-echangeur-carresse-cassaber.com
- Les moments d'accueil du public
- Le document d'information distribué dans les boîtes aux lettres des habitants des communes de Sorde-l'Abbaye, Carresse-Cassaber, Peyrehorade et Salies-de-Béarn

S'exprimer :

- En ligne : www.a64-echangeur-carresse-cassaber.com
- Par e-mail : a64-echangeur-carresse-cassaber@vinci-autoroutes.com
- La lettre T associée au document d'information distribué dans les boîtes aux lettres à retourner par voie postale (affranchissement gratuit)
- Les formulaires d'expression à déposer dans les urnes disponibles sur les lieux d'exposition
- Par courrier : VINCI Autoroutes
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest
Concertation demi-échangeur
Carresse-Cassaber / Sorde-l'Abbaye
22, avenue Léonard de Vinci - 33600 Pessac
- Lors des moments d'accueil du public en présence des représentants de VINCI Autoroutes

En fonction de la situation sanitaire, les moments d'accueil du public pourront se dérouler par téléphone ou par visioconférence : **prenez rendez-vous en appelant le 05 82 95 09 30** (appel gratuit) permanence 8h-20h.

Échanger avec VINCI Autoroutes

Les permanences de l'équipe projet :

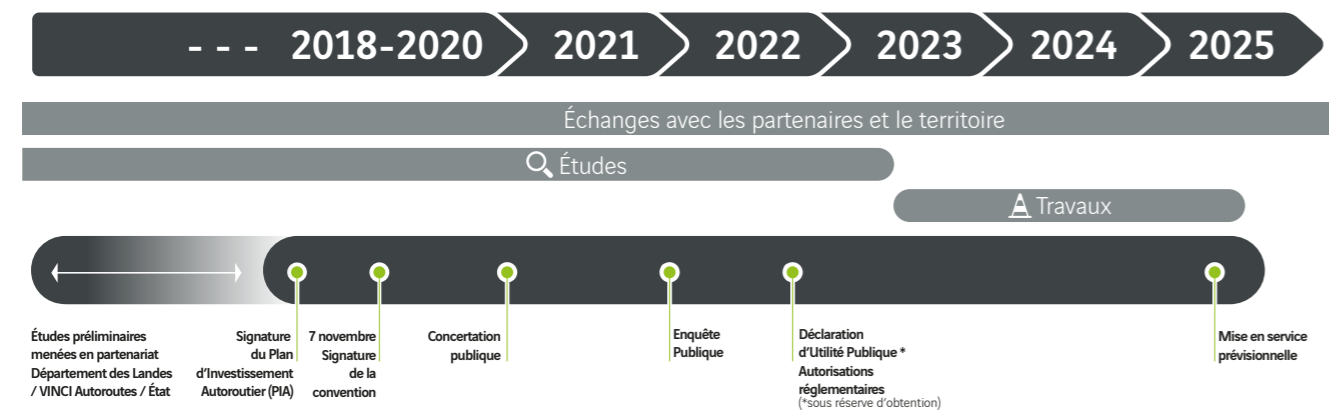
	Lundi 22 février	Mardi 23 février	Jeudi 4 mars	Lundi 8 mars	Mardi 9 mars	Jeudi 18 mars
Mairie de Sorde-l'Abbaye 4 place de l'Église	-	9h - 12h	14h - 16h30	-	9h > 12h	14h - 16h30
Mairie de Carresse-Cassaber 1 rue Darré-Biar	13h30 - 17h	-	9h - 12h	13h30 - 17h	-	9h - 12h



6. La poursuite des études

Les études du projet vont se poursuivre au-delà de la concertation publique afin de mener des investigations supplémentaires pour compléter les premiers diagnostics effectués dans le cadre des études préliminaires et de déterminer précisément l'implantation et les constituants du demi-échangeur à créer (bretelles, gare de péage, raccordements à la route départementale, assainissement, franchissement de cours d'eau, équipements...). Les dossiers constitués durant la phase d'études détaillées seront soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités avant de mener une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'objectif est de mettre en service le demi-échangeur en 2025.



→ Le point sur les procédures à venir

Les études plus approfondies, préalables à la déclaration d'utilité publique

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 au Maître d'ouvrage, VINCI Autoroutes, 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 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'aménagement du demi-échangeur sera réalisée après la concertation et sera présentée dans le cadre du dossier d'enquête publique. Cette procédure doit être réalisée pour :

- adapter ou actualiser 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.

Le territoire de la commune de Sorde-l'Abbaye est régi par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays d'Orthe ; celui de Carresse-Cassaber est soumis au Règlement National d'Urbanisme car la commune ne dispose pas de PLU ni de Plan d'Occupation des Sols (POS).

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

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

Il reviendra au préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent.