

A64 - PROJET DE CRÉATION DU DEMI-ÉCHANGEUR LA VIRGINIE



DOSSIER DE
CONCERTATION PUBLIQUE
27 avril – 31 mai 2021

Avril 2021 - Conception / réalisation / illustrations : **KOMENVOIR** - Crédits photos : Jean-Philippe MOULET - Page 16, photos d'espaces : SIMETHIS.



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

« Cet aménagement est un atout pour nos territoires. En facilitant l'accès direct à l'autoroute A64, il va permettre d'éviter la traversée du centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne et ainsi d'améliorer le cadre de vie des riverains, et de sécuriser le cœur de ville. »



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 Pau. Situé au lieu-dit « La Virginie », à l'ouest de la commune d'Orthez-Sainte-Suzanne au carrefour des routes départementales 29 et 817, cet aménagement est un atout pour nos territoires.

En facilitant l'accès direct à l'autoroute A64, il va permettre d'éviter la traversée du centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne et ainsi d'améliorer le cadre de vie des riverains, et de sécuriser le cœur de ville.

À plus grande échelle, il va faciliter les déplacements et contribuer 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

1. Le projet en un coup d'œil p. 6 à 7

2. La genèse de l'opération p. 8 à 9

Une attente forte des collectivités territoriales...

... accompagnée par l'État et VINCI Autoroutes

Le financement

Les acteurs

3. Les objectifs du projet p. 10 à 11

Améliorer la sécurité et le cadre de vie

Soutenir l'attractivité des territoires

Faciliter l'accès à l'autoroute A64 à l'ouest d'Orthez-Sainte-Suzanne

4. Le projet en détail p. 12 à 19

Focus sur la démarche de conception

Étude d'opportunité et de faisabilité

Études des scénarios envisagés

5. Participez à la concertation p. 20 à 21

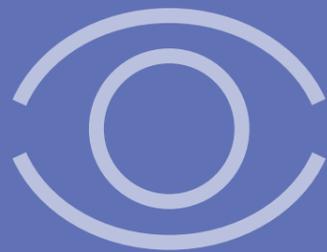
Votre avis compte !

Les modalités de la concertation

Et après la concertation

6. La poursuite des études p. 22 à 23





1. Le projet en un coup d'œil

Le projet demi-échangeur La Virginie consiste à créer deux bretelles pour sortir ou entrer sur l'autoroute A64 depuis et vers Pau.

Situé entre l'échangeur de Salies-de-Béarn (n°7) et celui d'Orthez (n°8), il se déploie sur la partie ouest du territoire de la commune d'Orthez-Sainte-Suzanne.

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 Pyrénées-Atlantiques, la Communauté de communes de Lacq-Orthez et la commune d'Orthez-Sainte-Suzanne.



4 800 véhicules/jour emprunteront le 1/2 échangeur à la mise en service



1 commune concernée par l'implantation du projet : Orthez-Sainte-Suzanne



9 M€ d'investissement



2026 mise en service prévisionnelle

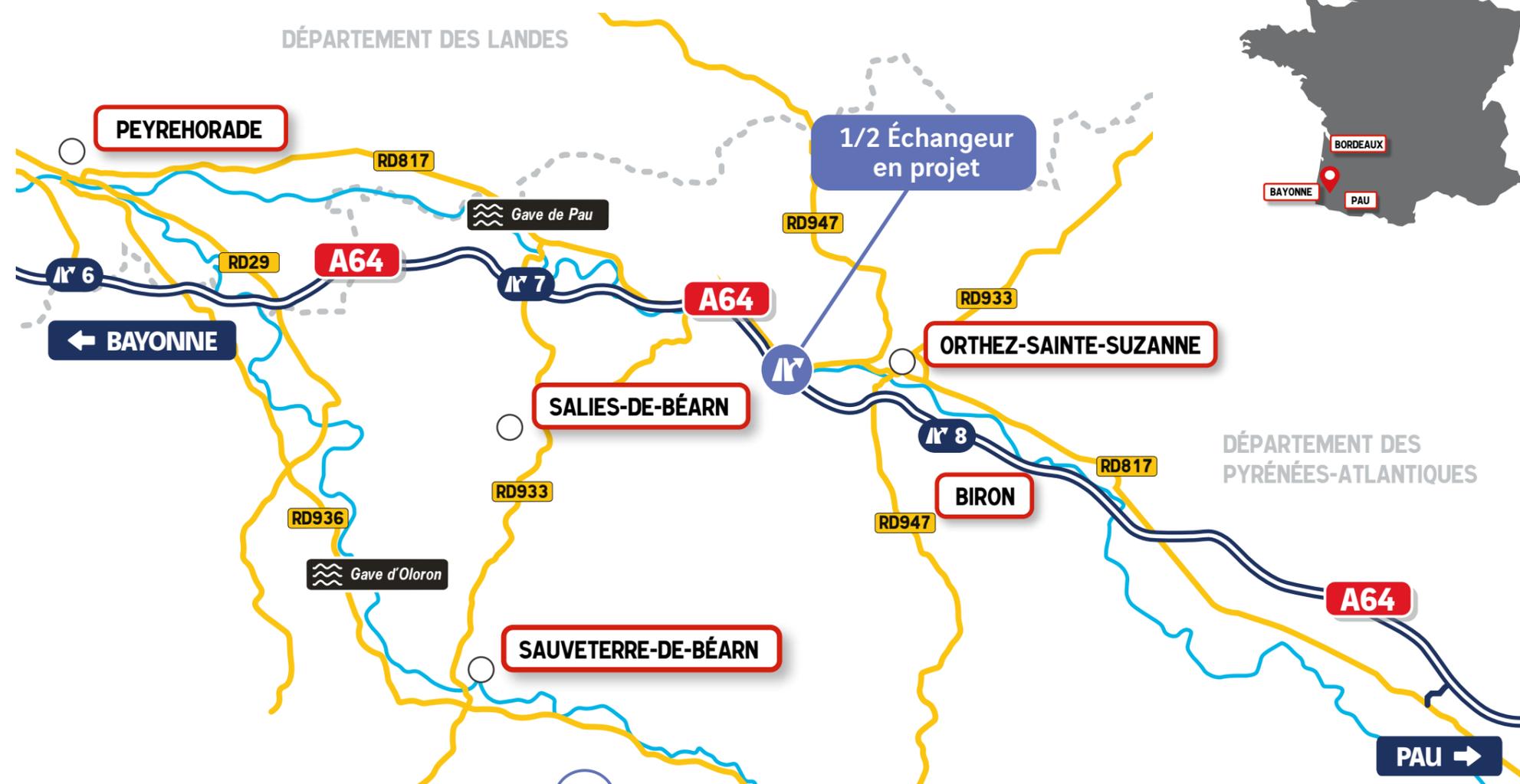


1 maître d'ouvrage* : VINCI Autoroutes



4 cofinanceurs

- Le Département des Pyrénées-Atlantiques
- La Communauté de communes de Lacq-Orthez
- La Commune d'Orthez-Sainte-Suzanne
- L'État et VINCI Autoroutes



*Le maître d'ouvrage définit les objectifs 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 centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne est traversé par la route départementale 817, un axe fréquenté quotidiennement par de nombreux véhicules. En 2014, face aux nuisances engendrées par ce trafic essentiellement de passage, la ville d'Orthez-Sainte-Suzanne et le Département des Pyrénées-Atlantiques qui gère un réseau routier de 4 500 km dans le souci permanent d'en améliorer la sécurité et d'y faciliter les déplacements locaux, ont officiellement saisi l'État pour la réalisation d'un nouvel échangeur situé entre l'échangeur de Salies-de-Béarn (n°7) à l'ouest et celui d'Orthez (n°8) à l'est.

Le but de ce nouvel aménagement est d'apaiser et de sécuriser la circulation dans le centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne en favorisant le report du trafic sur l'autoroute A64.

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

Répondant à la demande des collectivités territoriales, l'État a sollicité VINCI Autoroutes pour engager une étude d'opportunité et de faisabilité visant à définir les caractéristiques techniques de l'aménagement, d'en estimer le coût et de définir les conditions de financement et de planification.

Le financement

Suite à cette étude, le projet porté par les collectivités territoriales, l'État et VINCI Autoroutes, a été intégré au Plan d'investissement autoroutier (PIA), un dispositif conçu par l'État 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.

Les acteurs

■ Les collectivités territoriales

Le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté de communes de Lacq-Orthez et la commune d'Orthez-Sainte-Suzanne cofinancent le projet de création du demi-échangeur La Virginie. Dans ce cadre, les collectivités territoriales s'assurent que le projet répondra bien aux objectifs de réduction de la circulation de transit et des poids lourds dans le centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne, en favorisant le report des véhicules sur l'autoroute A64 via le futur aménagement.

■ 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, des engagements en faveur de l'environnement, et des 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



Améliorer la sécurité et le cadre de vie

La commune d'Orthez-Sainte-Suzanne supporte au quotidien un trafic important qui, en empruntant le centre-ville et plus particulièrement l'avenue du Régiment de Bigorre, dégrade le cadre de vie des riverains et encombre certains axes routiers qui convergent vers Orthez-Sainte-Suzanne dont les routes départementales 817 et 933. Situations accidentogènes, bruit, pollution... sont des nuisances qui s'accroissent au fil des années.

Situé entre les échangeurs existants de Salies-de-Béarn (n°7) à l'ouest et d'Orthez (n°8) à l'est, le demi-échangeur La Virginie va permettre d'éviter la traversée du centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne et ainsi d'améliorer le cadre de vie des riverains, et de sécuriser la traversée du cœur de ville.

Soutenir l'attractivité des territoires

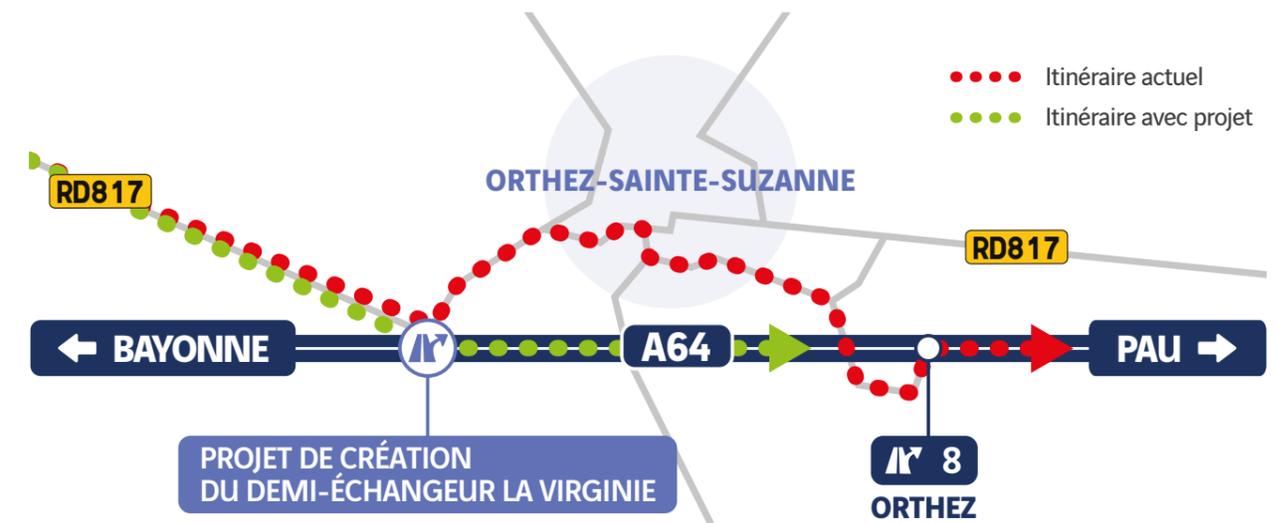
Orthez-Sainte-Suzanne est une commune dynamique qui, soucieuse d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, mène un vaste programme de revitalisation du centre-ville conjuguant approche fonctionnelle et patrimoniale. Idéalement située par rapport aux agglomérations voisines (Pau, Bayonne, Mont-de-Marsan, Dax...) sa démographie est en augmentation. La commune séduit pour la qualité de vie qu'elle propose. Nichée au cœur de parcelles agricoles, elle dispose de tous les avantages d'une ville à la campagne, dotée de zones commerciales, proposant des activités variées et offrant un tourisme culturel et des activités de plein air (canoë-kayak, pêche, base nautique de Biron, festival de jazz...).

Le demi-échangeur La Virginie va permettre d'accompagner le dynamisme de cette commune à fort potentiel, de soutenir et de renforcer l'attractivité des territoires environnants.

Faciliter l'accès à l'autoroute A64 à l'ouest d'Orthez-Sainte-Suzanne

La ville d'Orthez-Sainte-Suzanne fait partie de la zone d'emploi* de Pau qui constitue la destination préférentielle des déplacements domicile / travail. Aujourd'hui, 70% des liaisons vers Pau et au-delà sont effectuées par des usagers en provenance de communes desservies par la RD 817 et situées à l'ouest d'Orthez-Sainte-Suzanne (Puyoô, Berenx...) qui rejoignent l'autoroute A64 en traversant le centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne.

*Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent.



En proposant un accès direct à l'autoroute A64 depuis l'ouest, le demi-échangeur La Virginie va améliorer les mobilités du quotidien et contribuer ainsi à la mise en œuvre des politiques d'aménagements et de déplacements engagées par les collectivités territoriales autour d'Orthez-Sainte-Suzanne.



4. Le projet en détail

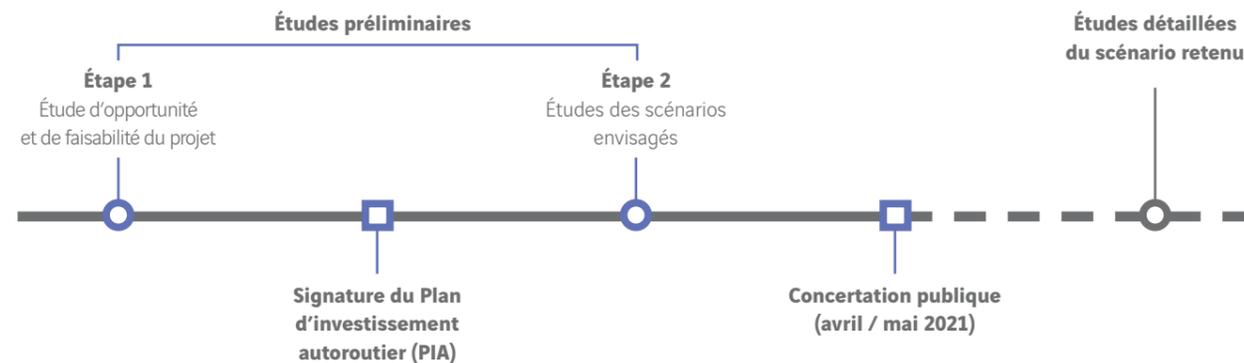


La présentation du projet exposée dans ce chapitre est une synthèse des études préliminaires. Les caractéristiques précises du projet seront définies après la phase de concertation.

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 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).



Dans le cadre des études préliminaires, les études de trafic ont révélé les résultats suivants :

- ▶ 70 % du trafic du futur échangeur est à destination et en provenance de Pau ;
- ▶ la configuration « demi-échangeur » orienté vers Pau permet de délester davantage le trafic de transit dans le centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne par rapport à la configuration « échangeur complet ». En effet, la configuration « échangeur complet » favorise l'accès au centre-ville depuis l'A64, à destination et en provenance de Bayonne.

Ainsi, les partenaires ont retenu la configuration « demi-échangeur » orienté vers Pau afin de répondre au mieux à l'objectif de réduction du trafic traversant le centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne.

Étude des scénarios envisagés

À l'issue de l'étape 1 (étude d'opportunité et de faisabilité), des études complémentaires ont permis d'affiner l'étude des deux scénarios dit en « demi-trompette » et en « demi-losange », en termes d'intégration dans leur environnement et en termes de géométrie. Pour cela un premier diagnostic de l'environnement a été réalisé.

Diagnostic de l'environnement du projet

A. Le cadre de vie

Le projet se situe dans un secteur essentiellement agricole. Au sud de l'autoroute, à proximité de la voie ferrée et du Gave de Pau, le lieu-dit Bellevue accueille un établissement pour adultes et enfants handicapés, l'ADAPEI Pyrénées-Atlantiques. L'établissement propose notamment des prestations de services aux entreprises de type laverie, blanchisserie industrielle, entretien d'espaces verts... Résidents, familles, et employés se rendent quotidiennement sur place en voiture ou en bus et empruntent le chemin de La Virginie qui longe l'autoroute A64. D'autres habitations sont situées au nord de l'autoroute, aux lieux-dits Marly, Lahitte, Campagne et Cante-Graouille. Enfin une société de transports et de stockage de marchandises est installée plus à l'ouest de la zone d'étude, sur la commune de Salles-Mongiscard.

Les études qui seront engagées après la concertation permettront d'examiner précisément les incidences du projet sur le cadre de vie et 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.



Étude d'opportunité et de faisabilité

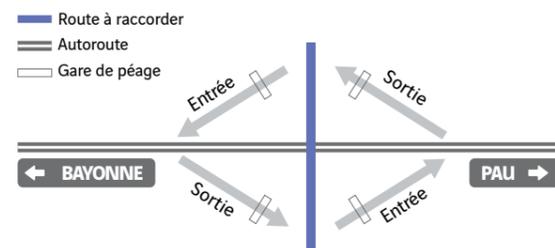
Au regard des objectifs du projet et de l'enjeu principal de réduire le trafic traversant le centre-ville d'Orthez-Sainte-Suzanne des véhicules de transit venant de l'ouest, la première étape des études préliminaires a évalué l'opportunité et la faisabilité de l'aménagement.

Dans ce cadre, les études ont pu identifier que le secteur La Virginie, à l'ouest de la commune d'Orthez-Sainte-Suzanne, est le site le plus pertinent. Il est d'une part situé respectivement à 14 km et 7 km des échangeurs de Salies-de-Béarn (n°7) et d'Orthez (n°8), mais également dans une zone où le réseau routier départemental (RD 817) et le réseau autoroutier (A64) sont proches l'un de l'autre. De plus, ce secteur est éloigné des zones denses d'habitations et des sites naturels (par exemple le Gave de Pau, site Natura 2000). Enfin, en positionnant l'échangeur au niveau de la RD 29 qui franchit l'A64, le raccordement à la RD 817 est assez direct et facile d'accès.

Une fois la zone d'implantation définie, **des variantes ont été étudiées pour vérifier la faisabilité de réaliser un échangeur dans ce secteur en fonction des contraintes techniques et des enjeux environnementaux.**

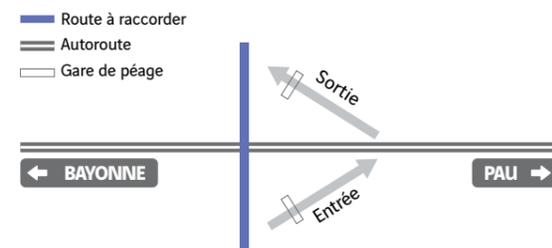
Parmi les variantes étudiées, deux configurations d'échangeur ont été analysées :

Une famille « échangeur complet »



Cette configuration avec 4 bretelles, permet des entrées et sorties en direction de Pau ainsi que de Bayonne.

Une famille « demi-échangeur »



Cette configuration avec 2 bretelles, permet une entrée et une sortie en direction de Pau.

B. L'activité agricole

Les parcelles agricoles situées à proximité immédiate du projet sont 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 ressource en eau

La proximité du Gave de Pau, classé site Natura 2000, nécessite une attention particulière. 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.

La faune et la flore

Des inventaires faune/flore ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole (maïsculture) présentant différents habitats à enjeux de biodiversité.

Cinq espèces végétales patrimoniales ont été recensées dans la zone d'étude, dont deux sont protégées ; il s'agit de la Vigne sauvage en bordure du Gave de Pau et du Lotier velu en bordure de l'A64 et à proximité des habitations situées au sud du territoire concerné. Des espèces d'oiseaux menacés ont été identifiées comme étant nicheuses sur le périmètre du site d'étude comme le Bouscarle de cetti ou le Chardonneret élégant. Les friches, pelouses, prairies, chemins et lisières forestières sont utilisés par des espèces de reptiles protégés, telle que la couleuvre verte et jaune ou la couleuvre à collier, pour la reproduction et le repos.

Au Sud du périmètre ciblé, plusieurs zones ont été identifiées comme habitat du Lucane cerf-volant, un insecte protégé au niveau européen.

Pour finir, des chauves-souris dont la Pipistrelle commune ou le Grand rhinolophe ont été identifiées dans le secteur observé, une maison abandonnée leur servant de gîte. 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...).



Le Chardonneret élégant



Le Lotier velu



Le Lucane cerf-volant



La comparaison des scénarios envisagés

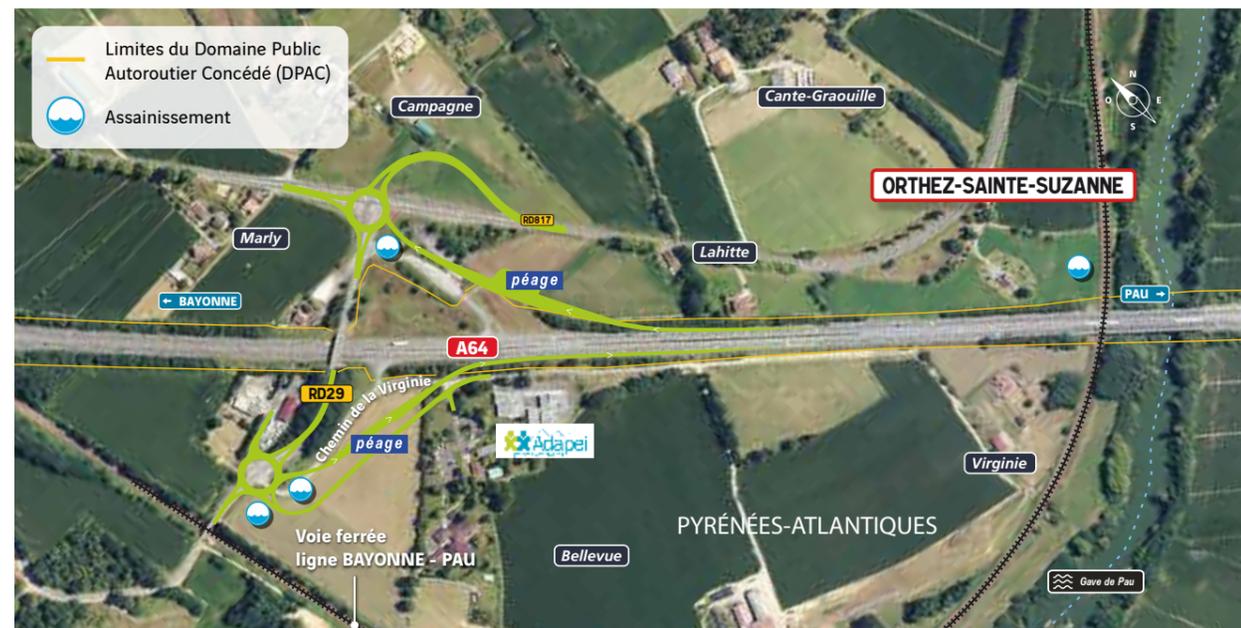
Le scénario n°1

Le scénario n°1 est un scénario dit en « demi-trompette », c'est-à-dire qu'il est composé de 2 bretelles, une sortie et une entrée qui se rejoignent sur une seule voie à double sens après le franchissement de l'autoroute par un nouveau pont. L'autoroute se raccorde à la RD 817 par un seul carrefour giratoire et la gare de péage unique se situe en amont de ce giratoire.



Le scénario n°2

Le scénario n°2 est un scénario dit en « demi-losange », c'est-à-dire qu'il est composé de 2 bretelles distinctes, une sortie et une entrée, raccordées à la RD 29 ou la RD 817 par des carrefours giratoires. Il comprend deux gares de péage spécifiques. Le chemin de La Virginie devra être modifié et rétabli. Ce scénario permet de conserver le franchissement existant de la RD 29 et d'éviter la construction d'un ouvrage supplémentaire.



Pour identifier un choix préférentiel sur lequel poursuivre les études, ces scénarios ont été comparés selon 5 critères.



Complexité technique :
complexité des aménagements à réaliser en fonction des contraintes techniques.



Emprises Foncières :
incidences de la solution en termes de surface à acquérir hors Domaine Public Autoroutier Concédé.



Activité agricole :
incidences de la solution sur l'activité agricole aussi bien sur les parcelles que sur l'organisation des exploitations.



Cadre de vie :
incidences de la solution sur le bruit, l'air et la santé.



Environnement :
incidences de la solution sur l'eau, la faune et la flore.

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

Faible ■ Modéré ■ Fort ■

Critère		Scénario n°1	Scénario n°2
	Complexité technique	La création d'un seul carrefour de raccordement sur la RD 817 facilite la lisibilité de l'échangeur mais nécessite la création d'un nouveau pont pour franchir l'A64.	Ce scénario évite la création d'un nouveau franchissement de l'A64. Il nécessite la réalisation de deux carrefours de raccordement distincts sur la RD 817 et la RD 29.
	Emprises Foncières	Ce scénario nécessite environ 3,7 hectares d'acquisitions foncières en dehors du Domaine Public Autoroutier Concédé*.	Ce scénario nécessite environ 3,3 hectares d'acquisitions foncières en dehors du Domaine Public Autoroutier Concédé*.
	Activité agricole	Cette variante enclave une partie des parcelles agricoles au nord et au sud et les rend difficilement exploitables.	En restant à la limite des parcelles agricoles, cette variante a l'avantage de ne pas morceler les terrains exploités.
	Cadre de vie (bruit, air, santé)	La bretelle de sortie est implantée à proximité immédiate d'une habitation à Lahitte. La bretelle d'entrée est située à environ 200 m des logements de l'ADAPEI.	La bretelle de sortie est implantée à environ 100 m d'une habitation à Lahitte. La bretelle d'entrée est située à environ 150 m des logements de l'ADAPEI.
	Environnement (eau, faune et flore)	Ce scénario impacte les zones d'habitat du Lotier velu et du Chardonneret élégant.	Ce scénario présente un impact faible sur les zones d'habitat du Lotier velu, et il évite la zone d'habitat du Chardonneret élégant et Lucane cerf-volant.

* Le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) représente les limites foncières de l'autoroute. L'État est propriétaire du DPAC qui est exploité et entretenu par la société concessionnaire d'autoroute, VINCI Autoroutes pour l'A64 dans ce secteur.



Le scénario préférentiel

L'analyse comparative met en évidence que le scénario 2 est le plus simple à réaliser et présente moins d'impact sur les emprises foncières, particulièrement celles à caractère agricole. La configuration géométrique des bretelles d'entrée et de sortie permet notamment d'éviter le morcellement des terrains exploités. En outre, comparé au scénario 1, le scénario 2 limite l'impact sur la zone boisée située au sud de l'autoroute et présente un faible impact sur la biodiversité. Son impact sur le cadre de vie est équivalent aux impacts induits par le scénario 1.

Considérant tous ces aspects, les partenaires ont marqué leur préférence pour le scénario 2.



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 27 avril et le 31 mai 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 mardi 27 avril au lundi 31 mai 2021 tous les citoyens sont invités à participer à la concertation publique, et peuvent s'exprimer 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 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 (www.a64-echangeur-la-virginie.com), 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 e-mail.
- L'exposition permanente installée dans les lieux d'accueil de la concertation, aux heures d'ouverture au public :
 - Mairie d'Orthez-Sainte-Suzanne
1 Place d'Armes - 64300 Orthez ;
 - Conseil Départemental 64
Site d'Orthez
3 rue JM Lhoste
64300 Orthez ;
 - Communauté de communes de Lacq-Orthez
Rond-Point des Chênes - 64150 Mourenx.
- La page Internet dédiée au projet : www.a64-echangeur-la-virginie.com
- Le document d'information distribué dans les boîtes aux lettres des habitants des communes d'Orthez-Sainte-Suzanne, Baigts-de-Béarn, Bellocq, Berenx, Puyoô, Ramous, Salles-Mongiscard et Salies-de-Béarn.

S'exprimer :

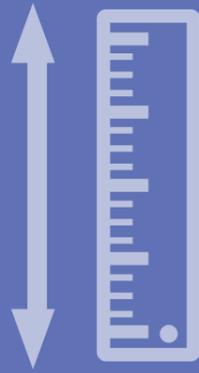
- En ligne via le formulaire d'expression : www.a64-amenagement.com/mon-avis-demi-echangeur-la-virginie
- Par e-mail : a64-echangeur-la-virginie@vinci-autoroutes.com
- La lettre T associée au document d'information distribué dans les boîtes aux lettres à retourner par voie postale (affranchissement gratuit).
- 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 publique A64 demi-échangeur La Virginie
22, avenue Léonard de Vinci - 33600 Pessac
- Lors des moments d'accueil du public en présence des représentants de VINCI Autoroutes.

Échanger avec VINCI Autoroutes

Les permanences de l'équipe projet :

	Jeudi 29 avril	Mercredi 05 mai	Mercredi 12 mai	Mardi 18 mai	Jeudi 27 mai
Mairie d'Orthez-Sainte-Suzanne 1 Place d'Armes	9h - 12h30	13h30 - 17h	13h30 - 17h	13h30 - 17h	9h - 12h30

Dans le cadre du confinement, vous avez la possibilité de vous déplacer en mairie pour ces permanences en vous munissant d'une attestation de déplacement précisant
« Convocation judiciaire ou administrative, démarches ne pouvant être menées à distance ».



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, assainissement, 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 2026.



→ 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 de l'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 de la commune d'Orthez-Sainte-Suzanne 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.

La commune d'Orthez-Sainte-Suzanne dispose d'un Plan Local d'Urbanisme applicable à son territoire, approuvé en 2005 et révisé en 2013.

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, le cas échéant, de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent.