

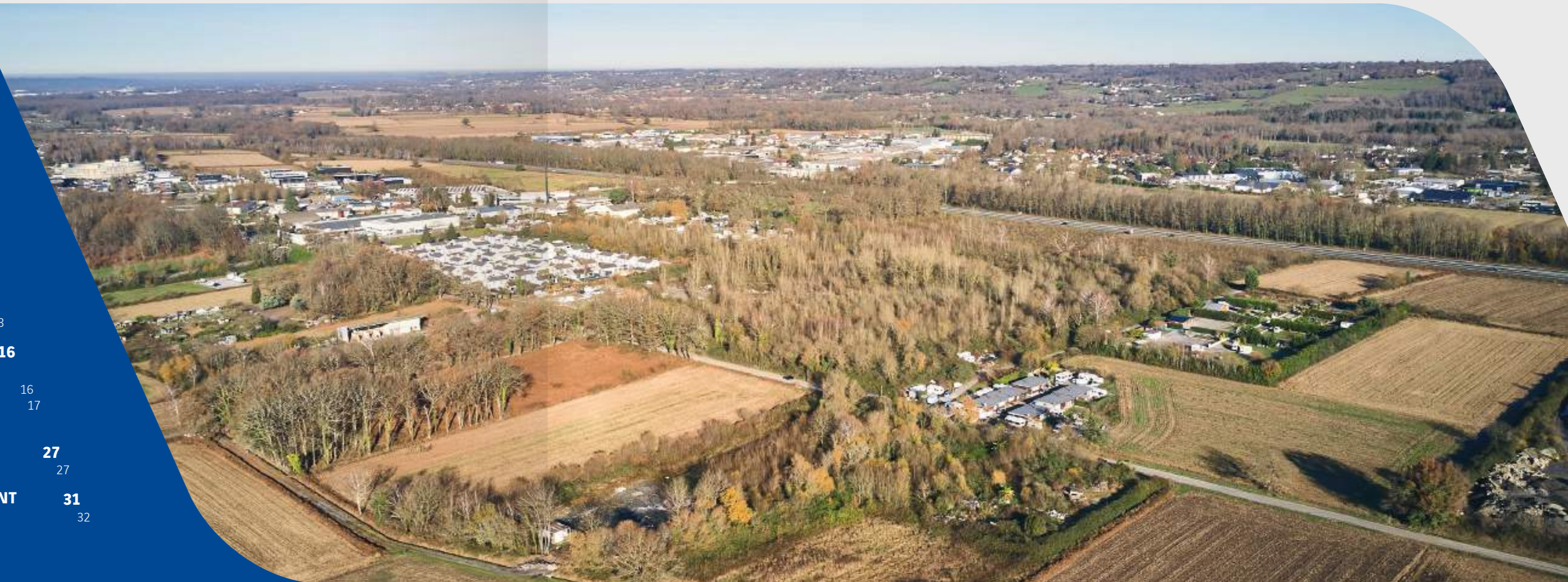
A64 PROJET D'ÉCHANGEUR AUTOROUTIER DE PAU-MORLAÀS ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Dossier de concertation

Mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU)
de la communauté d'agglomération de Pau Béarn Pyrénées

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
PARTIE 1 : LA CONCERTATION	6
A - Définition et modalités de la concertation MECDU	6
B - La procédure de mise en compatibilité	7
C - Les modalités de la concertation	9
PARTIE 2 : LE PROJET PAU-MORLAÏS	10
A - Rappel du contexte et des objectifs	10
B - Descriptif du projet	11
C - Rappel des dates et étapes clés du projet	12
D - Une concertation préalable relative au projet en 2022	13
PARTIE 3 : COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR	16
A - Les documents de rang supérieur et d'urbanisme	16
B - Analyse de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux	17
PARTIE 4 : MECDU DU PLUI AVEC LE PROJET	27
Contenu de la mise en compatibilité du PLUi Pau Béarn Pyrénées	27
PARTIE 5 : IMPACTS DE LA MECDU SUR L'ENVIRONNEMENT	31
Analyse des enjeux et des impacts de la MECDU sur l'environnement	32



PRÉAMBULE

Le projet d'échangeur de Pau-Morlaàs consiste à créer entre les sorties Pau-Centre (n°10) et Soumoulou (n°11) un nouvel accès à l'autoroute A64 pour permettre les échanges en provenance et en direction de Bayonne et Tarbes.

En tant que concessionnaire de l'autoroute A64, VINCI Autoroutes (et plus particulièrement la société concessionnaire Autoroutes du Sud de la France) assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, cofinancé par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, la communauté de communes Nord Est Béarn et VINCI Autoroutes.

Deux types d'aménagements urbains viennent renforcer les fonctionnalités de l'échangeur et y sont associés pour présenter un projet d'ensemble cohérent sur le plan de l'aménagement du territoire :

→ la réalisation d'un passage dénivelé pour franchir le carrefour giratoire « Gabriel Delaunay », dit giratoire « Nobel » sous maîtrise d'ouvrage du Département des Pyrénées-Atlantiques ;

→ la reconfiguration des voiries communales d'accès à l'échangeur, et la création d'une section de voirie communale.

Pour permettre la réalisation de ce type de projet d'aménagement, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) doit être menée afin de garantir la prise en compte du projet dans lesdits documents.

Concernant l'échangeur de Pau-Morlaàs et ses aménagement connexes, cette procédure porte uniquement sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, couvrant les communes de Pau et Idron.

La procédure fait l'objet d'une concertation menée au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme et qui a pour objectif d'associer les habitants et l'ensemble des acteurs du territoire en les informant et en recueillant leurs remarques, avis et propositions sur la mise en compatibilité.

Ainsi, le présent dossier présente dans ce cadre les conditions de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) ainsi que les modalités de concertation.



PARTIE 1 : LA CONCERTATION

A - Définition et modalités de la concertation MECDU

Documents publics constitués de plans, schémas et programmes, les documents d'urbanisme visent à réglementer l'occupation des sols afin de garantir un équilibre dans l'aménagement du territoire et à cadrer l'évolution de l'urbanisation.

En France, les principaux documents d'urbanisme sont le plan local d'urbanisme (PLU) à l'échelle de la commune (ou PLUi à l'échelle intercommunale), et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) à l'échelle du bassin de vie (intercommunalité ou groupement d'intercommunalités)

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessitant une déclaration d'utilité publique (DUP) n'est pas compatible avec un ou plusieurs document(s) d'urbanisme en vigueur, la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés. C'est ici le cas pour le projet d'échangeur et ses aménagements connexes.

Au regard de l'ampleur du projet et de ses effets sur le document d'urbanisme et conformément à l'article R.104-13 du Code de l'urbanisme, la communauté d'agglomération de Pau Béarn Pyrénées a réalisé une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, afin de s'assurer de la bonne prise en compte des éventuels impacts environnementaux.

La présente concertation vise à informer la population sur ce projet de mise en compatibilité en amont de l'enquête publique. Elle porte uniquement sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Les observations et avis sur le projet d'échangeur pourront se faire lors de l'enquête publique unique qui sera organisée en 2026.

Organisée sous l'égide de la Préfecture, cette concertation préalable vise à informer l'ensemble des acteurs du territoire des évolutions qu'il est envisagé d'apporter au PLUi et de recueillir remarques, avis et propositions sur ces évolutions.



Elle est organisée du 17/02/2025 au 07/03/2025

S'INFORMER ET S'EXPRIMER



Pendant toute la durée de la consultation, le dossier de concertation, ainsi que des registres destinés à recueillir les remarques du public, sont mis à disposition du public dans la mairie d'Itron, de Pau et au siège du Département. La consultation du dossier est également proposée sur le site internet du projet : www.echangeur-pau-morlaas.fr

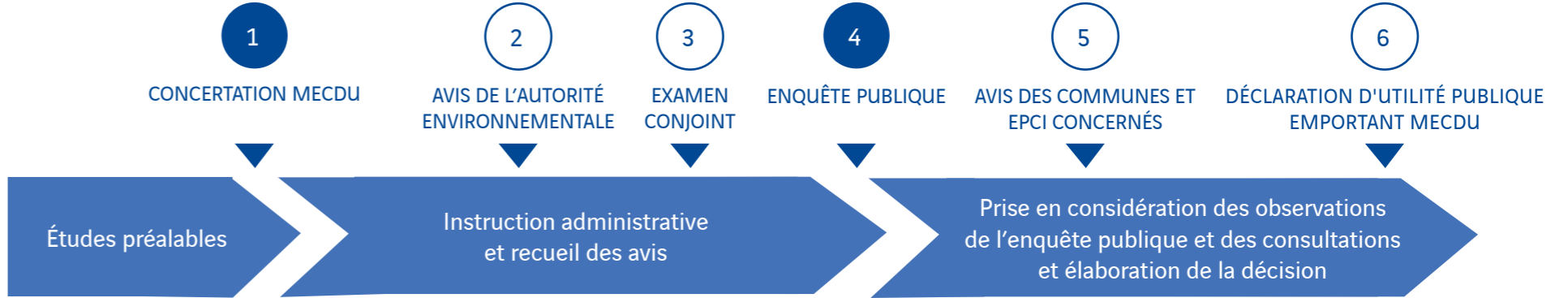


Une adresse e-mail est également disponible pour recueillir des avis formulés sur le projet de mise en compatibilité du PLUi : a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi puis sera joint au dossier d'enquête publique.

B - La procédure de mise en compatibilité

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles L. 153-54 à 153-59, R. 153-13, R. 153-14 et suivants. Cette procédure comporte 6 étapes :



Cette procédure MECDU s'inscrit dans une procédure unique qui concerne également l'utilité publique du projet et les autorisations environnementales.

1. CONCERTATION MECDU

Conformément à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et/ou du plan local d'urbanisme doit faire l'objet d'une concertation.

En l'espèce, cette concertation, portant sur le projet de mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, couvrant les communes de Pau et Itron a pour objectif d'associer, d'informer les habitants, associations locales et toute autre personne sur le projet de mise en compatibilité et à recueillir leurs remarques, avis et propositions.

Elle vise à répondre plus particulièrement aux directives inscrites dans la loi « ASAP » (accélération et simplification de l'action publique) du 7 décembre 2020.

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi puis sera

joint au dossier d'enquête publique. Ce bilan a pour but de restituer les propositions du public qui viendront alimenter les réflexions sur le projet.

2. AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

La MECDU est soumise à évaluation environnementale et doit faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

L'avis rendu par l'autorité environnementale se veut préalable à l'enquête publique et porte sur la qualité de l'évaluation environnementale faite par le maître d'ouvrage ainsi que sur la prise en compte de l'environnement lors de la modification du document d'urbanisme. Il vise également à garantir la bonne information du public sur les enjeux environnementaux et sanitaires.

3. EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES (PPA)

Préalablement à l'enquête publique, une réunion « d'examen conjoint » avec les personnes publiques associées est organisée, conformément à l'article L. 153-52 du Code de l'urbanisme.

La réunion d'examen conjoint se déroule en présence des services de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'urbanisme. À l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité.



4. ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Tout projet ou modification de plan ou programme soumis à évaluation environnementale ou exigeant une expropriation justifiée par l'utilité publique doit faire l'objet d'une enquête publique, conformément aux articles L123-1 à L123-19 du Code de l'environnement. Cette enquête publique est décidée et organisée par le préfet.

Ouverte à tous, l'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête. Ces derniers doivent permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer au processus de décision en recueillant ses observations et propositions.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête précisent les échanges et observations émises par le public durant la procédure d'enquête publique, y compris sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

L'avis motivé du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête comprend obligatoirement un avis sur les modalités proposées pour la mise en compatibilité.

5. AVIS DES COMMUNES ET INTERCOMMUNALITÉS CONCERNÉES

Lorsqu'il reçoit les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le préfet chargé de l'organisation de l'enquête publique transmet à la commune ou à l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent :

→ le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique (R. 153-14 du Code de l'urbanisme),

→ le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint,
→ le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, l'avis de la commune ou de l'intercommunalité sera réputé favorable

6. DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

À l'issue de la procédure d'enquête publique, les pouvoirs publics peuvent prononcer la déclaration d'utilité publique du projet via un arrêté préfectoral.

Conformément aux dispositions de l'article L.153-58 du Code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

C - Les modalités de la concertation

La concertation publique, relative à la mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées dans le cadre du projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes, se déroule du 17 février 2025 au 7 mars 2025.

DURANT CETTE PÉRIODE,
LE PRÉSENT DOSSIER DE CONCERTATION
SERA CONSULTABLE :

→ **aux heures d'ouverture du public dans les locaux de :**

• **Mairie de Pau, Hôtel de Ville, Place Royale à Pau**

de 8h45 à 16h45, les lundi, mercredi, jeudi et vendredi ;
de 10h30 à 16h45, les mardi.

• **Mairie d'Idron, Hôtel de Ville, 4 Avenue des Pyrénées à Idron**

de 13h30 à 17h, les lundi,
de 9h à 12h puis de 13h30 à 17h, les mardi, mercredi, jeudi et vendredi.

• **Département des Pyrénées-Atlantiques, Hôtel du Département, 64 avenue Jean Biray à Pau**

de 8h à 17h, tous les jours de la semaine du lundi au vendredi.

→ **sur le site internet du projet :** www.echangeur-pau-morlaas.fr

LE PUBLIC POURRA S'EXPRIMER
DE DIFFÉRENTES MANIÈRES :

→ **par e-mail :** a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com
→ **sur un registre** permettant à chacun de consigner ses observations ou propositions qui sera mis à disposition du public dans chaque lieu mentionné ci-avant.

LE BILAN DE LA CONCERTATION :

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi puis sera joint au dossier d'enquête publique. Ce bilan présentera le déroulement de la concertation, restituera les observations émises par le public, en dressera la synthèse et présentera les suites données aux observations du public. Ce bilan sera rendu public sur le site internet du projet : www.echangeur-pau-morlaas.fr

PARTIE 2 : LE PROJET PAU-MORLAAS

A - Rappel du contexte et des objectifs



Plan de situation et de principe du projet

Pau dispose aujourd'hui 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. Le projet consiste à créer entre ces deux sorties un nouvel accès sur l'A64 pour permettre les échanges en provenance et en direction de Bayonne et Tarbes.

En tant que concessionnaire de l'autoroute A64, VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, cofinancé par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, la communauté de communes Nord Est Béarn et VINCI Autoroutes. Il représente un investissement global de 18.55 M€ HT (valeur 2016) hors aménagements connexes décrits ci-après.

Deux types d'aménagements urbains viennent renforcer les fonctionnalités de l'échangeur et y sont associés pour présenter un projet d'ensemble cohérent sur le plan de l'aménagement du territoire :

→ la réalisation d'un passage dénivelé pour franchir le carrefour giratoire « Gabriel Delaunay » sous maîtrise d'ouvrage du Département des Pyrénées-Atlantiques (coût d'opération de 12 M€ HT, valeur octobre 2024) ;

→ la reconfiguration des voiries communales d'accès à l'échangeur, et la création d'une section de voirie communale.

LES OBJECTIFS DES AMÉNAGEMENTS :

Le nouvel aménagement vise trois objectifs essentiels :

1. Améliorer la desserte du territoire nord et est de l'agglomération au profit de ses habitants et des entreprises locales ;
2. Favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs afin de fluidifier et de sécuriser la circulation sur l'ensemble du territoire ;
3. 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 qui permettra de décongestionner notamment la rocade de Pau et la RD943 entre le giratoire Gabriel Delaunay, celui de l'allée de l'Abbé Lemire et le giratoire Berlanne sur RD 943 (rue des Landes).

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 sécurité et le cadre de vie.

B - Descriptif du projet

Le projet prévoit l'aménagement d'un nouvel échangeur se raccordant au sud de l'A64. La solution dite sud de type trompette qui a été plébiscitée lors de la concertation de 2022 prévoit la création de :

→ 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.

→ Un ouvrage d'art de franchissement de l'A64.

→ Une gare de péage au sud de l'A64.

→ L'aménagement d'un système de traitement de l'assainissement pour traitement des eaux de la plateforme autoroutière créée.

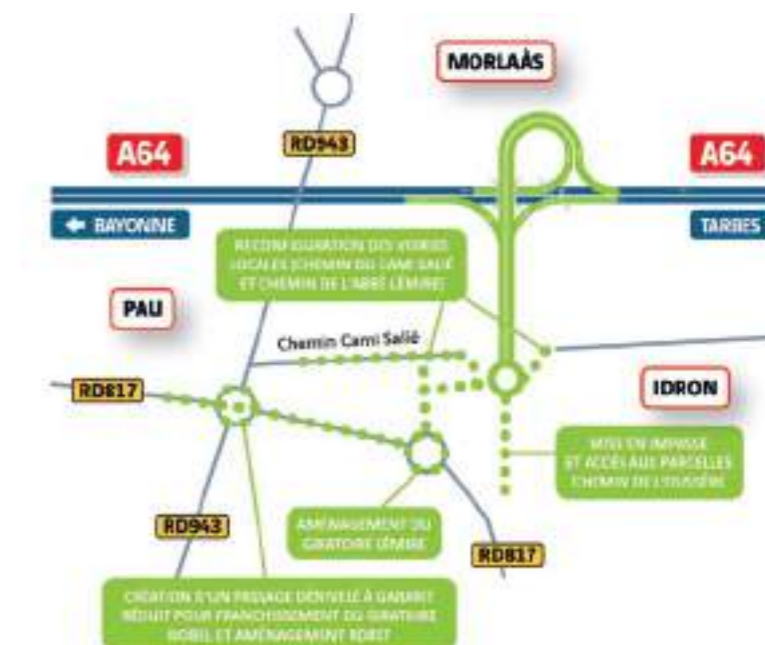
→ L'ensemble des mesures paysagères et d'insertion environnementales.

Cet échangeur s'accompagne d'aménagements connexes indissociables :

- Un nouveau giratoire se raccordant sur le chemin du Cami Salié, ainsi que la requalification et la création d'une section de voirie communale.

- Un passage supérieur au giratoire « Gabriel Delaunay » dans l'axe de la rocade et une requalification du giratoire Lemire.

- Un parking de covoiturage.



C - Rappel des dates et étapes clés du projet

Le projet d'échangeur de l'A64 Pau-Morlaàs et des aménagements connexes se déploie selon le planning ci-dessous.



D - Une concertation préalable relative au projet en 2022

Une concertation préalable portant sur l'opportunité du projet, le choix de la variante préférentielle de l'échangeur et ses aménagements connexes a été organisée entre le 21 février et le 25 mars 2022 en application de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme.

Pour permettre à chacun de s'informer sur le projet, les maîtres d'ouvrage ont mis en place des expositions dans les communes concernées, ouvert un site internet, mais également diffusé un dossier de concertation et un document d'information. Pour s'exprimer, un module d'expression sur le site du projet, une adresse e-mail et postale, des urnes dans les mairies concernées et une lettre T attachée au document d'information étaient mis à la disposition des habitants. Enfin 2 rencontres mobiles, 4 permanences en mairie et 2 réunions publiques, l'une le 15 mars 2022 à Morlaàs et l'autre le 16 mars 2022 à Pau, ont permis à la population d'échanger avec les maîtres d'ouvrage.

Au total, **plusieurs milliers de personnes** ont manifesté leur intérêt pour le projet, a minima en prenant des renseignements ou en participant aux différents temps d'échanges :

11 959 personnes (visiteurs uniques) ont consulté le site internet dédié au projet. **396 d'entre eux ont formulé une contribution** via le module d'expression en ligne ;

137 personnes ont contribué à la concertation grâce aux autres canaux disponibles ;

Près de **200** personnes ont participé aux différents temps de rencontres organisés par les maîtres d'ouvrage.

Sur l'ensemble de ces participants, **533 contributeurs** ont émis **556 contributions**, contenant elles-mêmes **643 avis**.



À l'issue de cette concertation, les trois maîtres d'ouvrages, s'étaient engagés notamment à :

- Retenir la variante Sud du projet,
- Approfondir les conditions d'aménagement du passage dénivelé et des voiries communales, portant plus particulièrement attention au devenir du chemin du Cami Salié,
- Proposer à l'État d'étudier la mise place d'une aire de covoiturage à proximité de la gare de péage,
- Associer les riverains, les représentants associatifs ainsi que les socio-professionnels aux décisions et à l'avancée des études.

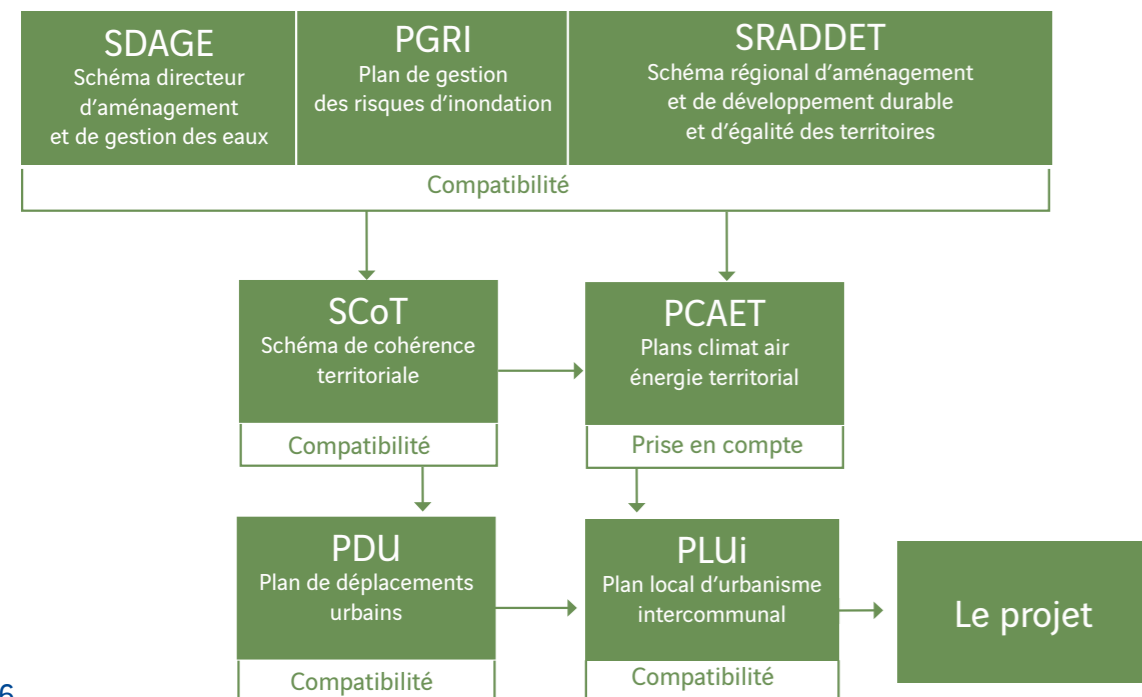
Le bilan de concertation, en date du 31 mai 2022, est consultable sur www.echangeur-pau-morlaas.fr



PARTIE 3 : COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR

A - Les documents de rang supérieur et d'urbanisme

Préalablement au lancement de la procédure de mise en compatibilité, le maître d'ouvrage a procédé à l'analyse de la compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur et d'urbanisme. Il en ressort que seul le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées nécessite une mise en compatibilité. Le projet est compatible avec tous les autres documents.



B- Analyse de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux



→ A31 : Limiter l'imperméabilisation nouvelle des sols et le ruissellement pluvial et chercher à désimperméabiliser l'existant.

→ A32 : S'assurer d'une gestion durable de l'eau dans les documents d'urbanisme et autres projets d'aménagement ou d'infrastructures.

→ A33 : Respecter les espaces de fonctionnalité des milieux aquatiques dans l'utilisation des sols.

Le projet a fait l'objet d'un travail important pour limiter au maximum l'imperméabilisation du sol ; il prévoit également la déminéralisation d'une section de voirie.

Il s'inscrit dans les obligations existantes du règlement écrit du PLUi concernant les eaux pluviales et du zonage de gestion des eaux pluviales.

La phase de conception a permis de réduire au maximum les impacts sur les zones humides (déplacement de la base vie, limitation de l'emprise chantier...). Les zones humides impactées seront compensées dans le cadre du projet, dans le respect des prescriptions du SDAGE Adour-Garonne.

Le projet est compatible avec la SDAGE Adour Garonne.



1. SDAGE ADOUR-GARONNE

Le SDAGE 2022-2027 fixe la stratégie de gestion et de préservation de la ressource en eau sur le bassin, à l'horizon 2027. Il se décline en un programme de mesures et des principes d'actions. Ceux qui concernent le projet sont les actions :

2. SRADDET NOUVELLE-AQUITAINE

Le SRADDET Nouvelle-Aquitaine est un document stratégique de planification territoriale à l'échelle régionale, en vigueur depuis le 27 mars 2020, révisé en novembre 2024. Il se décline en 80 objectifs relatifs à **3 grandes orientations** :

- Orientation 1 - Une Nouvelle-Aquitaine dynamique, des territoires attractifs, créateurs d'activités et d'emplois.

→ Orientation 2 - Une Nouvelle-Aquitaine audacieuse, des territoires innovants face aux défis démographiques et environnementaux.

→ Orientation 3 - Une Nouvelle-Aquitaine solidaire, une région et des territoires unis pour le bien-vivre de tous.

Le projet est concerné par les objectifs suivants :

→ Objectif 23 : Définir un réseau d'itinéraires routiers d'intérêt régional contribuant à un maillage équilibré des territoires.

→ Objectif 32 : Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport et les réseaux et équipements existants (numériques, eau/assainissement, etc.).

→ Objectif 36 : Requalifier les entrées de villes et les zones d'activités en assurant des aménagements paysagers de qualité.

→ Objectif 40 : Préserver et restaurer les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques)

→ Objectif 41 : Préserver et restaurer la biodiversité pour enrayer son déclin.

→ Objectif 42 : Préserver et restaurer la qualité des paysages et leur diversité.

→ Objectif 43 : Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050.

→ Objectif 56 : Réduire les déchets résiduels restant à stocker ou à valoriser énergétiquement, en améliorant la prévention, le recyclage et la valorisation des déchets.

→ Objectif 58 : Développer la prévention et la valorisation des déchets du BTP.

Les modifications induites par le projet et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées sont également une application des règles suivantes du SRADDET :

→ RG36- Les documents de planification et d'urbanisme protègent les continuités écologiques et préservent la nature en ville.

→ RG37- Les acteurs mettent en œuvre prioritairement des actions visant à la prévention des déchets avant toute opération de valorisation puis d'élimination.

→ RG38- Les acteurs mettent en œuvre des actions visant à la valorisation matière des déchets avant toute opération d'élimination et après toute opération de prévention.

Le projet vise à optimiser le maillage routier et à renforcer la connectivité de l'agglomération, en particulier aux abords des zones d'activité Europa et Berlanne. Il répond également à l'enjeu du « dernier kilomètre », souvent source de nuisances liées au transport de marchandises en milieu urbain. En rapprochant les infrastructures de transport des sites logistiques tout en les éloignant des zones résidentielles, le projet contribue à une meilleure intégration des activités économiques dans le tissu urbain et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Les aménagements connexes permettent de restructurer le réseau routier local et de repenser l'entrée Est du territoire intercommunal. Le projet prévoit notamment l'élargissement des voies existantes, ce qui permettra à certains axes, comme le chemin Cami Salié et la rue Abbé Lémire, de changer de statut, passant de simples chemins à des voies de desserte locale structurantes. Cette évolution contribue ainsi à positionner ce secteur comme une nouvelle porte d'entrée de l'agglomération à l'Est. Par ailleurs, la création d'une voie verte de 3 mètres de large favorise l'intégration des mobilités douces dans le réseau de déplacements de l'agglomération, tout en offrant une entrée dédiée aux cyclistes en provenance des communes situées à l'Est de Pau.

De nombreuses actions sont également pensées pour respecter et préserver la continuité écologique et éviter la création de nouveaux obstacles :

→ Classement d'espaces boisés le long de l'autoroute en compensation des espaces boisés classés impactés par le projet,

→ Plantation d'essences locales dans le cadre des aménagements paysagers accompagnant les infrastructures,
→ Dévoisement de cours d'eau et aménagement de dispositifs écologiques permettant d'assurer la continuité du réseau hydrographique,

Enfin, le projet prévoit une gestion des déchets conforme à la réglementation avec un tri à la source et un acheminement vers les filières spécialisées, assurant un bon traitement et une revalorisation de ces déchets.

Le projet est donc compatible avec le SRADDET.

3. PGRI ADOUR-GARONNE

Le plan de gestion du risque inondation (PGRI) du bassin Adour-Garonne, arrêté le 10 mars 2022 pour la période 2022-2027, est un outil stratégique qui définit les priorités en matière de gestion des risques d'inondation à l'échelle de chaque grand bassin.

Le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) constitue le document de référence au niveau du bassin Adour-Garonne pour les 6 ans à venir. Il oriente et organise la politique de gestion des risques d'inondation à travers 7 axes stratégiques (objectifs stratégiques – OS) et 45 dispositions associées.

Les caractéristiques hydrauliques du cours d'eau sont améliorées dans le cadre du projet. Il sera également dévié au Nord de l'infrastructure routière et n'interceptera plus aucune infrastructure humaine. Le risque inondation s'en trouvera amélioré.

Le projet est compatible avec le PGRI Adour-Garonne 2022-2027.



4. SCOT DU GRAND PAU

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Pau s'est bâti autour de 3 axes politiques qui structurent les orientations et les objectifs d'action du document. Le projet permet de répondre à plusieurs de ces objectifs. La compatibilité de la MECDU à l'égard de chaque axe a été étudiée. Elle est concernée par 2 axes, déclinés ci-après.

Partie I : « mettre en œuvre l'inversion du regard »

Les objectifs déclinés dans la partie I du SCoT qui concernent le projet sont les objectifs 1.1.4, 1.3.2, 1.3.4, 2.2.1 et 2.3.1.

Au regard de la réhabilitation d'espaces boisés classés dans le but de masquer l'autoroute et d'assurer son intégration paysagère, la MECDU répond aux exigences du SCoT.

De plus, le projet d'échangeur et ses aménagements connexes emportant mise en compatibilité du PLUi répondent clairement à améliorer la lisibilité de l'entrée de ville Est, objectif identifié dans le SCoT.

Le projet, répondant à un objectif d'intérêt général et d'utilité publique, est compatible avec les exigences du SCoT.

Prenant en compte la proximité avec les sites Natura 2000, la MECDU, basée sur le projet, intègre au maximum les enjeux écologiques dans sa construction puisqu'il a fait l'objet d'inventaires écologiques ayant permis d'éviter les secteurs à enjeux et de réduire les impacts dans une démarche de conception de moindre impact environnemental. Les emplacements réservés identifiés suivent strictement ces emprises pour réduire l'altération de sols non afférents au projet.

Enfin, la MECDU prend en compte l'ensemble des infrastructures liées à la gestion des eaux en favorisant une gestion intégrée au projet.

De plus, pour éviter tout accroissement du risque inondation et de la vulnérabilité des biens et des personnes empruntant le nouvel itinéraire, le projet prend en compte les directives du PLUi opposable, concernant le PPRi.

Partie II : « mettre en œuvre l'armature urbaine et rurale »

Les objectifs déclinés dans la partie II du SCoT qui concerne le projet sont les objectifs 1.1.1, 1.1.3, 2.2.1, 2.3.1 et 2.3.2

L'évaluation environnementale de la MECDU intègre la prise en compte d'une étude vis-à-vis du cadre de vie et de l'environnement naturel du secteur, mettant en évidence l'absence de nuisance permanente au regard des activités économiques implantées à proximité du projet.

Pour enrayer l'autosolisme, la création d'emplacements réservés doit permettre la création d'un parking dédié au covoiturage.

Le projet d'échangeur est mentionné directement en partie II du SCoT et a bien fait l'objet d'une étude de trafic, conformément aux exigences du SCoT.

Le projet est conforme aux exigences du schéma de cohérence territorial. Il est directement mentionné dans le document d'orientation et d'objectifs et dans le projet d'aménagement et de développement durable.



5. PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DU SYNDICAT DES MOBILITÉS PAU BEARN PYRENEES

Le PDU est un outil de planification urbaine qui met en place la stratégie de l'agglomération en matière de mobilités pour les 10 années à venir.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées est compatible avec le plan de déplacements urbains puisqu'il permet la mise en œuvre des actions suivantes :

• Axe A- Action 1 : Hiérarchiser le réseau pour permettre un meilleur usage

Les aménagements connexes liés à l'échangeur autoroutier doivent permettre de hiérarchiser le réseau en accentuant l'accès à un axe structurant du réseau routier local, l'autoroute A64 et de restructurer la desserte interne à l'agglomération. Les emplacements réservés créés par la mise en compatibilité autorisent l'élargissement des voies existantes et la création de nouvelles voies structurantes pour relier l'ensemble des axes du réseau routier de l'Est de l'agglomération.

La MECDU est donc compatible avec l'action 1 du plan de déplacements, urbain.

• Axe A- Action 4 : Aménager un réseau cyclable - Mesure 3. Traiter les discontinuités cyclables sur les aménagements existants

Des liens cyclables à développer sont identifiés entre la zone économique Europa et les communes alentour (Morlaàs, Serre-Morlaàs et Sendets). Les emplacements réservés prévus pour la faisabilité du projet vont donc permettre la réalisation de voies cyclables qui entrent dans le champ et les objectifs du plan de déplacements urbains.

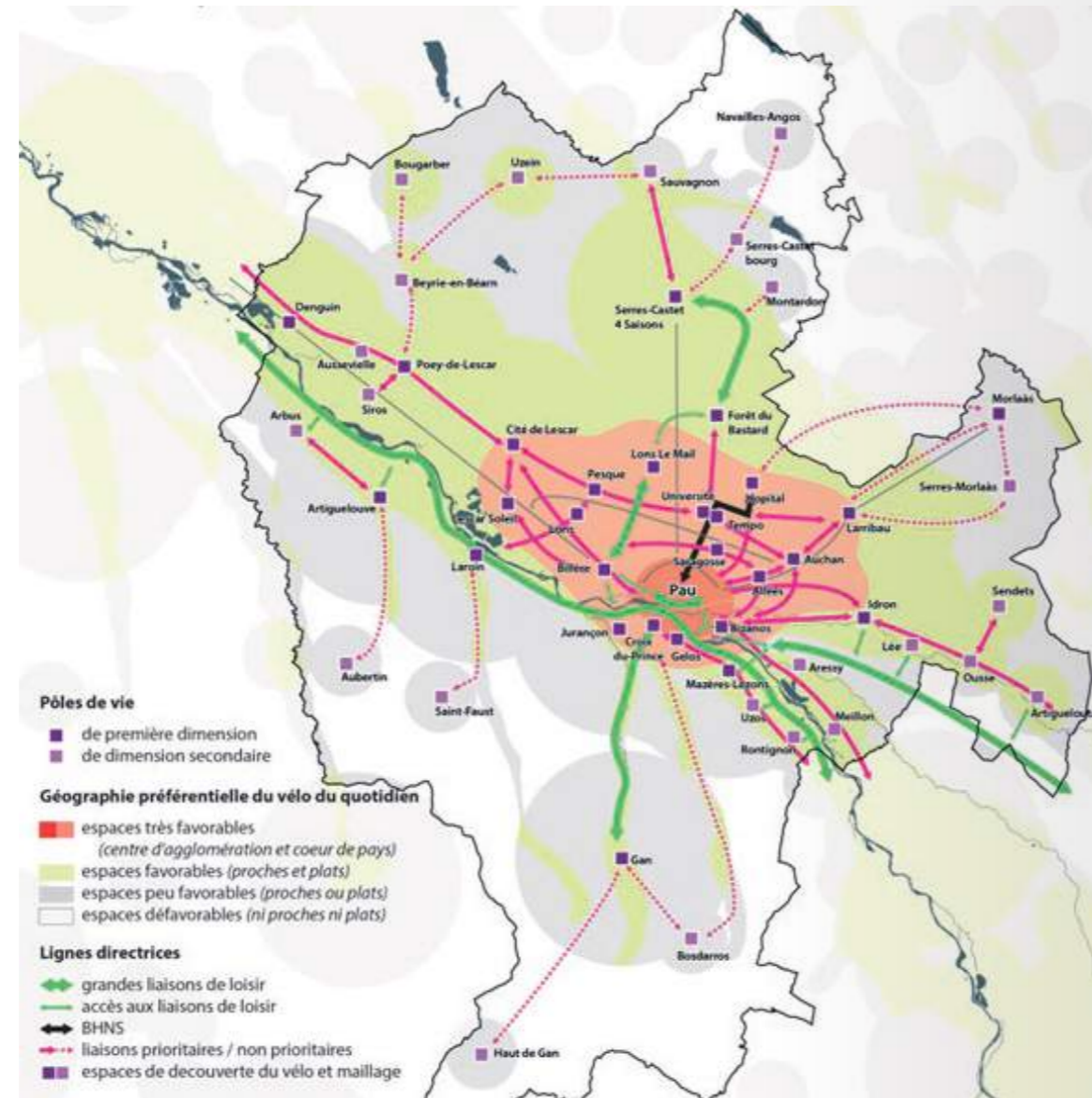


Figure 1: extrait du PDU - hiérarchisation du déploiement du réseau cyclable

6. PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL DE L'AGGLOMERATION DE PAU

Le programme d'actions du plan climat air énergie territorial constitue une déclinaison cohérente de la stratégie de transition énergétique de l'agglomération et de sa traduction en projet de territoire. Il s'organise en 5 axes, 27 programmes et 57 actions. La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées répond aux objectifs suivants du plan climat air énergie territorial de l'agglomération du Pau.

• **Axe 1 programme 1 action 1.1.1** : Favoriser la traduction des enjeux énergétiques et climatiques dans le document d'urbanisme intercommunal.

Les aménagements proposés dans plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, tel que le parking de covoiturage, rendent compatible la MECDU du PLUi avec cet objectif du plan climat air énergie territorial.

• **Axe 1 programme 1 action 1.1.3** : Maîtriser l'urbanisation du territoire, en préservant les espaces de nature et cultivés. Mesure b) Identifier, préserver et valoriser la trame verte et bleue.

En créant de nouveaux espaces boisés classés au nord de l'autoroute, 1,5 fois plus importants en surface que les espaces boisés classés impactés par le projet, l'évolution du document d'urbanisme permet de protéger des espaces de nature.

• **Axe 1 programme 2 action 1.2.3** : Formaliser et mettre en œuvre une politique de stationnement favorisant l'intermodalité des transports.

• **Axe 1 programme 3 action 1.3.3** : Encourager le covoiturage et l'éco-conduite.

En prévoyant un emplacement réservé pour la création d'une aire de covoiturage et d'élargissements de voies intégrant la création d'une voie verte, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées répond aux attentes du plan climat air énergie territorial sur ces deux programmes en termes d'intermodalité, d'éco-conduite et de co-voiturage.

Le projet est donc compatible avec le PCAET de l'agglomération de Pau.



7. LES PLANS LOCAUX D'URBANISME : PLUi DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PAU BÉARN PYRÉNÉES ET PLU DE MORLAÀS

Le projet d'échangeur intercepte 3 communes dont 2, Pau et Idron, appartenant au territoire de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, ainsi que la commune de Morlaàs.

Présentation du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées

Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, approuvé le 19 décembre 2019 est le document d'urbanisme en vigueur sur les 31 communes du territoire intercommunal de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, dont Pau et Idron.

L'analyse détaillée de la compatibilité du PLUi (cf. chapitre suivant) a mis en évidence le fait que les dispositions actuelles du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, font obstacle à la réalisation du projet d'aménagement d'un échangeur autoroutier et de ses aménagements connexes. Plusieurs prescriptions réglementaires se localisent sur son emprise dont les espaces boisés classés (EBC).

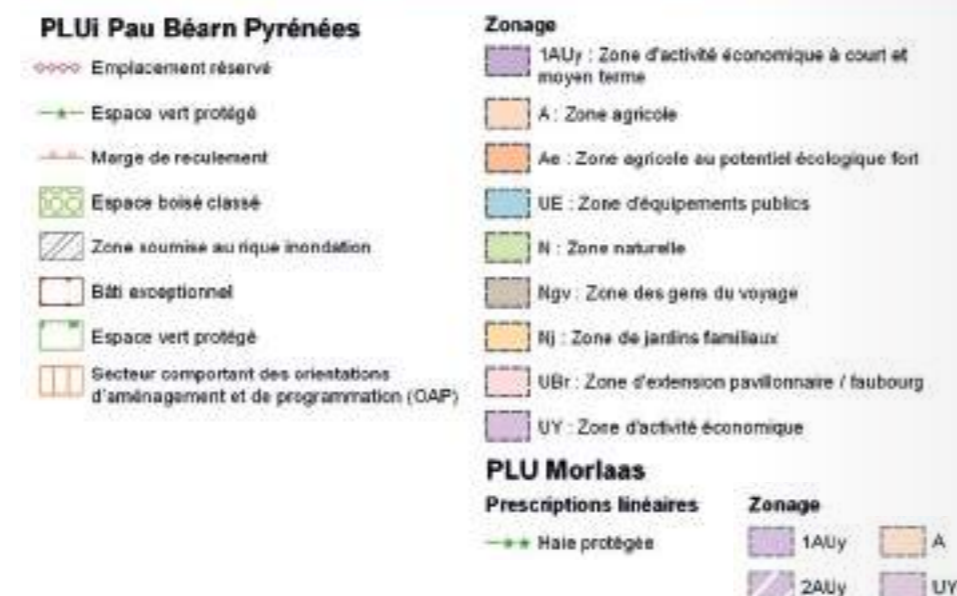
Présentation du PLU de la commune de Morlaàs

La commune de Morlaàs est couverte par son propre plan local d'urbanisme communal approuvé le 5 février 2005. Un plan local d'urbanisme intercommunal est en cours d'élaboration.

Sur cette commune, les travaux n'interceptent aucun espace boisé classé, ni aucun autre zonage restrictif. Le PLU ne nécessite pas de mise en compatibilité. Dans le cadre de l'élaboration du PLUi du Pays de Morlaàs et coteaux du Vic-Bilh, le projet sera pris en compte et les dispositions nécessaires mises en place pour sa réalisation.

**Pour assurer la faisabilité du projet,
il est nécessaire de mettre en compatibilité le PLUi
de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées
au titre de l'article L.123-16 du Code
de l'urbanisme.**

Carte comparative du projet vis-à-vis du plan de zonage du PLUi
de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées



Analyse détaillée de la compatibilité du projet avec le PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées

Le plan local d'urbanisme comprend les pièces suivantes :

- Le rapport de présentation qui comprend le diagnostic territorial et la justification des choix retenus,
- Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD),
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP),
- Le règlement graphique,
- Le règlement écrit,
- Les annexes (servitudes d'utilité publique et annexes informatives).

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) se décline en 2 orientations :

AXE A : DES MODES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION DES SOLS RATIONALISÉS

- A.1 / Projection, socle territorial et polarisation
- A.2 / Centralités et intensification
- A.3 / Optimisation foncière

AXE B : DES VALEURS FONDATRICES :

- B.1 / Cohésion du territoire
- B.2 / Dynamisme du territoire
- B.3 / Durabilité du territoire

La faisabilité d'un projet est régie par le plan local d'urbanisme et est conditionnée au respect de l'ensemble des règles qui y sont dictées.

Le projet d'échangeur de Pau-Morlaàs intercepte 5 zones du PLUi ayant des destinations d'occupation du sol très différentes définies par le règlement du document d'urbanisme.

Ce dernier régit également l'ensemble des protections en vue de la préservation de l'environnement et du patrimoine bâti, paysager et naturel.

Au regard de ces différentes réglementations d'occupation des sols et des protections, il est nécessaire de s'assurer de la compatibilité du projet avec l'ensemble des règles édictées par le PLUi.

Chaque document constitutif du plan local d'urbanisme Intercommunal (cf. encadré bleu ci-avant) et les objectifs et réglementations qu'ils engagent ont été analysés.

Cette analyse vise à vérifier que le projet répond bien à leurs exigences, sinon de mettre en évidence les besoins de modifications emportés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique.

Cette analyse est détaillée ci-après.

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le projet d'aménagement et de développement durables intercommunal s'articule autour de deux grands axes, décomposés en thématiques :

A / DES MODES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION DES SOLS RATIONALISÉS

- A.1 / Projection, socle territorial et polarisation
- A.2 / Centralités et intensification
- A.3 / Optimisation foncière

B / DES VALEURS FONDATRICES

- B.1 / Cohésion du territoire
- B.2 / Dynamisme du territoire
- B.3 / Durabilité du territoire

Le projet objet de la DUP et de la présente MECDU est mentionné dans le PADD, dans la thématique A.1/ Projection, socle territorial et polarisation et de la sous-thématique mobilités et connexions : « Connexion du territoire au régional, national : aéroport, gare, A64 et A65.

Le choix des modes d'occupation et d'utilisation des sols optimise la proximité ou l'accessibilité à ces infrastructures (avec notamment la création d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Pau, le projet de création d'un diffuseur autoroutier au nord-est de l'agglomération) et envisage leur développement comme dans le cas de l'aéroport situé à Uzein. » - Extrait du PADD du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées



La localisation du futur échangeur autoroutier est indiquée sur la carte ci-contre, extraite du PADD.

Aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

ZONAGE

Le projet s'inscrit dans le territoire de deux communes de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées; par ailleurs il intercepte cinq zones du PLUi, à savoir :

→ La zone urbaine et plus particulièrement la zone UY, destinée aux activités économiques sur une surface de 30 208 m² et la zone UE destinée aux sites accueillant des équipements collectifs sur une surface de 50 889 m² ;

→ La zone agricole A sur une surface de 62 050 m² ;

→ La zone naturelle, et plus particulièrement en zone N au niveau de l'autoroute sur une surface de 13 984 m² et en zone Nj correspondant aux terrains familiaux situés au sud du chemin du Cami Salié sur une surface de 3 104 m² ;

Le règlement de ces zones autorise « les constructions, installations, travaux et ouvrages techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif [...] sous réserve de veiller à leur bonne intégration paysagère. »

Aucune mise en compatibilité du zonage n'est nécessaire.

EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Le projet intercepte, sur une longueur de 40m, un emplacement réservé au bénéfice de la commune d'Idron. Il s'agit de l'ER IDR20 correspondant à « l'élargissement de 12 m d'emprise de l'avenue de l'Oussère ».

De plus, dans le but de faciliter les démarches inhérentes à la déclaration d'utilité publique (DUP), le PLUi devra intégrer plusieurs emplacements réservés à destination des différents maîtres d'ouvrage.

La mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées doit donc permettre la création d'emplacements réservés dédiés au projet.

ESPACES BOISÉS CLASSÉS

L'espace boisé classé (EBC) est un outil du PLUi qui permet de préserver des espaces boisés ou des arbres isolés en interdisant tout changement d'affectation ou d'occupation du sol et toute destruction de boisement.

La PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées classe de nombreux boisements en EBC, formés par des forêts des ripisylves ou des alignements. Dans l'environnement de projet, plusieurs boisements sont classés en EBC. Le projet intercepte 3 espaces boisés classés représentant une surface d'environ 9 068 m². Leur destruction et défrichement par le projet étant interdit, il est nécessaire de revoir leur classement dans le document d'urbanisme.

La mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées est donc nécessaire pour assurer la compatibilité du projet avec les espaces boisés classés.

ELEMENTS DE PAYSAGE ERIGES EN RAISON DE LEUR CARACTERE ECOLOGIQUE (Article L123-1-5 du CU.)

Le projet intercepte des surfaces concernées par des espaces verts protégés (EVP), sur une surface de 6847 m² environ et une longueur de 427,122 m. Sur ces surfaces, 6731 m² et 100 ml nécessitent d'être modifiés pour assurer la compatibilité du projet.

La mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées est nécessaire pour assurer la compatibilité du projet avec les espaces verts à protéger (EVP).

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le périmètre d'étude immédiat est également couvert par une orientation d'aménagement et de programmation sectorielle « zone d'activités économiques Europa ».

Elle est destinée à fixer les orientations paysagères et architecturales permettant de justifier une dérogation au recul de 100 m nécessaire de part et d'autre de l'autoroute au titre de la loi Barnier.

L'OAP précise notamment le besoin d'aménager plusieurs voies routières, ce à quoi le projet permet de répondre. Par ailleurs, le projet, sur le secteur concerné par l'OAP, permet de conserver les alignements d'arbres existants, malgré le fait que le double alignement existant avenue de l'Europe soit en partie réduit en un simple alignement.

Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

CONCLUSION

Le projet d'échangeur et ses aménagements connexes sont compatibles avec la plupart des dispositions du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées en vigueur.

Les dispositions du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) intègrent le projet, les zonages interceptés autorisent la construction d'infrastructures d'intérêt général, les dispositions de l'OAP comprennent l'aménagement des voies existantes et les servitudes d'utilité publique sont compatibles avec le projet.

Néanmoins, il nécessite la mise en compatibilité du PLUi en raison de l'existence d'espaces boisés classés et d'éléments de paysage ne permettant pas sa réalisation. Par ailleurs, afin de s'assurer de la réalisation du projet, il est nécessaire d'ajouter des emplacements réservés au bénéfice des différents maîtres d'ouvrage.

PARTIE 4 : MECDU DU PLUi AVEC LE PROJET

Contenu de la mise en compatibilité du PLUi Pau Béarn Pyrénées

La mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées emporte les modifications suivantes dans les différents documents composant le document d'urbanisme :

- Supprimer et/ou modifier des espaces verts à protéger (EVP), dans le plan de zonage et dans le règlement écrit;
- Supprimer des espaces boisés classés (EBC) qui seront impactés par l'implantation du projet dans le plan de zonage et dans le règlement écrit;
- Créer des emplacements réservés dans le plan de zonage et amender la liste des emplacements réservés (ER) du règlement graphique.

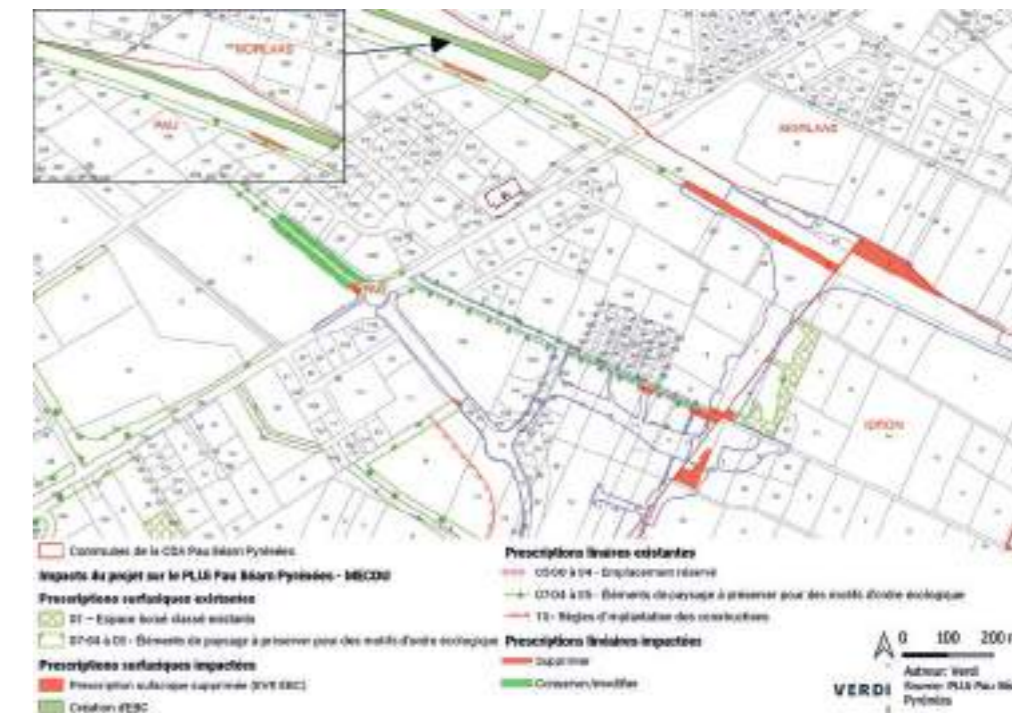
MODIFICATION DES ESPACES VERTS PROTÉGÉS

Au total, 6 731 m² et 100 ml d'espaces verts protégés (EVP) sont modifiés par la mise en compatibilité du PLUi relative au projet de création d'un échangeur et ses aménagements connexes.

Pour tenir compte de ces évolutions, la mise en compatibilité du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées présente la suppression des EVP qui sont impactés par l'implantation du projet. Elle modifie également des EVP existants sur l'avenue de l'Europe de sorte à les adapter au projet. Ces doubles alignements d'arbres se voient transformés en simples alignements à la sortie du rond-point Gabriel Delaunay et à l'entrée de l'avenue de l'Europe.

SUPPRESSION D'ESPACES BOISÉS CLASSÉS

9 068 m² d'espaces boisés classés (EBC) impactés par l'implantation du projet sont déclassés dans le cadre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal avec le projet d'échangeur et ses aménagements connexes.



Cartographie des modifications apportées par la MECDU sur les prescriptions surfaciques et linéaires (EBC, EVP)

CRÉATION D'EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

La mise en compatibilité vise à créer des emplacements réservés (ER) sur les parcelles concernées par les emprises de projet de sorte à favoriser la maîtrise foncière de ces espaces.

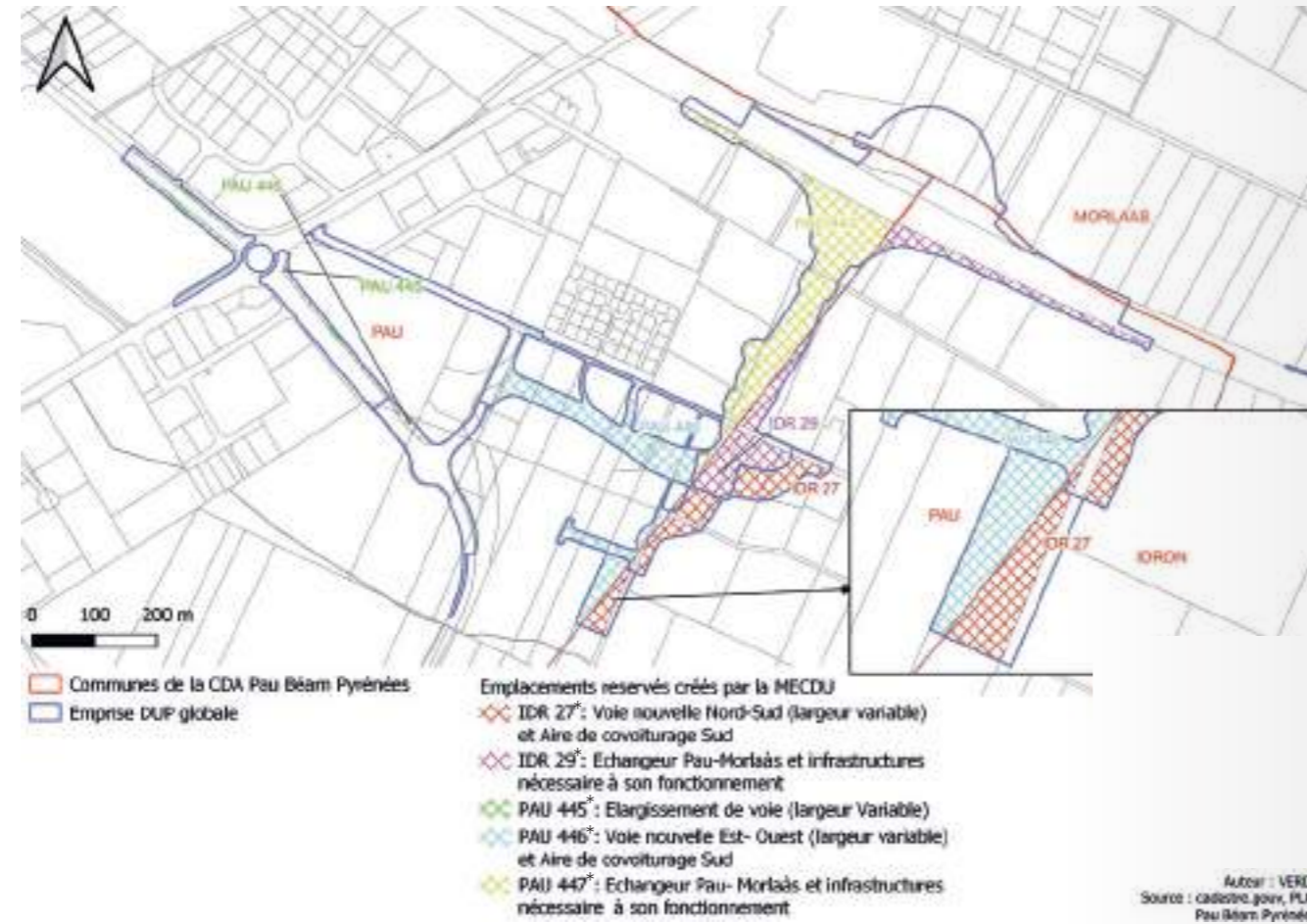
La liste des emplacements réservés créés, qui seront ajoutés à la liste existante du PLUi, est la suivante :

- IDR 29 : Échangeur Pau-Morlaàs et infrastructures nécessaire à son fonctionnement
- IDR 27* : Voie nouvelle nord-sud (largeur variable) et Aire de covoiturage Sud
- PAU 445* : Élargissement de voie (largeur Variable)
- PAU 446* : Voie nouvelle est-ouest (largeur variable) et Aire de covoiturage Sud
- PAU 447* : Échangeur Pau-Morlaàs et infrastructures nécessaires au fonctionnement

* dénomination provisoire à confirmer lors de l'établissement du dossier définitif

La carte ci-après présente les emplacements réservés créés et les parcelles concernées.

Localisation des emplacements réservés créés dans le cadre de la MECDU



* dénomination provisoire à confirmer lors de l'établissement du dossier définitif

Parcelles concernées par les emplacements réservés

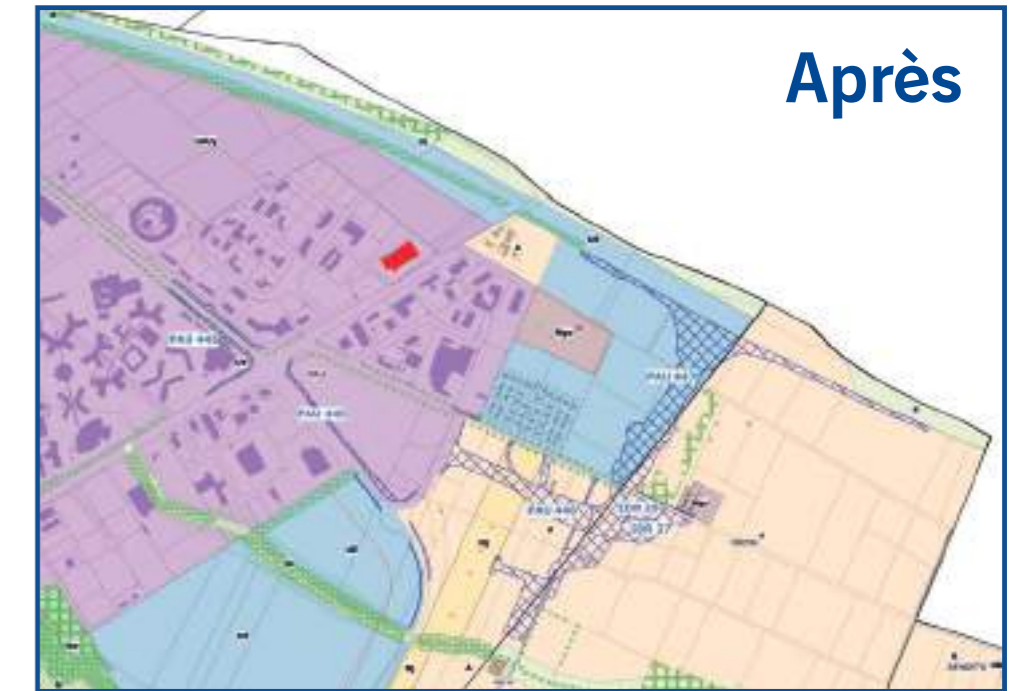
Commune	ASF - concessionnaire autoroutier de l'état			Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées			Département 64			Total par commune (en ha)
	N° de l'emplacement réservé	Parcelle	Surface concernée (en m²)	N° de l'emplacement réservé	Parcelle	Surface concernée (en m²)	N° de l'emplacement réservé	Parcelle	Surface concernée (en m²)	
Morlaàs	IDR 29	AL5	2092,525	IDR 27	AL18	87,197				2,96
		AL18	97,867		AL21	129,607				
		AL19	3412,459		AL20	3042,305				
		AL5	1138,022		AM2	2252,125				
		AL4	1136,793		AM1	1,372				
		AL3	1793,874		AM18	2663,848				
		AL2	881,346		AM20	2667,881				
		AM2	4374,706		AM35	75,349				
		AM1	3028,272		AM33	186,848				
		AM35	568,417							
Superficie totale sur Idrois par MOA			1,85	1,11			0			
Pau	PAU 447	AM150	1318,333	PAU 446	AN102	0,117	PAU 445	AM283	1556,781	6,32
		AM223	1283,267		AN54	328,538		AN106	1858,852	
		AM154	13526,589		AN106	71,111		AN60	40,654	
		AM147	156,86		AN15	1620,89		AO56	228,564	
		AM152	163,109		AN14	3147,602		AO71	43,986	
		AN8	1782,134		AN13	2107,848		AO57	160,043	
		AN71	706,151		AN66	333,645		AO74	109,264	
		AN7	11573,377		AN11	2907,622		AO59	165,732	
		AN72	774,452		AN71	1682,74		AO72	315,055	
		AN9	857,324		AN127	1896,643		AO68	79,062	
		AN6	47,016		AN65	1635,783		AO69	442,306	
					AN153	33,739		AO54	373,144	
					AN151	56,228		AV25	2322,671	
					AN142	261,533		AN106	212,989	
					AN149	208,233				
					AN160	12,671				
					AN70	4,408				
					AN60	40,654				
					AN48	0,001				
					AO14	172,864				
		AO18	757,436							
		AO17	744,822							
		AO20	4641,037							
		AO19	493,007							
Superficie totale sur Pau par MOA (en ha)			1,21	2,32			7,91			
Superficie totale par MOA (en ha)			3,07	3,43			7,91			

Localisation, surface et attribution des emplacements réservés créés dans le cadre de la MECDU

Les dénominations IDR 27, IDR 29, PAU 445, PAU 446 et PAU 447 sont provisoires et seront à confirmer lors de l'établissement du dossier définitif.

PARTIE 5 : IMPACTS DE LA MECDU SUR L'ENVIRONNEMENT

Vision comparative du plan de zonage du PLUi de la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées avant et après sa mise en compatibilité.



Légende plan graphique PLUi

- Limite de zonage (détail ci-dessous)
- Zone soumise au risque inondation
- Espace boisé classé
- Espace vert protégé
- Emplacement réservé
- Marge de roulement
- Bâti exceptionnel

Zonages

- UBr = Zone d'urbanisation pavillonnaire / faubourg
- UE = Zone d'équipements publics
- UE = Zone d'activité économique
- UAUy = Zone d'activité économique à court et moyen terme
- A = Zone agricole
- N = Zone naturelle
- Ne = Zone reconnue au potentiel écologique fort
- Nge = Zone des gens de voyage Mj = Zone de jardins familiaux

Analyse des enjeux et des impacts de la MECDU sur l'environnement

1. IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Les enjeux les plus importants au regard du milieu physique sont liés à :

- la ressource en eau : enjeu fort de conservation de la qualité des eaux superficielles et souterraines,
- le risque inondation : le projet intercepte une petite part de la zone rouge du PPRi.

Le projet prend en compte le risque inondation et prévoit le dévoiement du cours d'eau. Ce dévoiement permet d'exclure le périmètre de la MECDU des périmètres du risque inondation.

Les emplacements réservés créés relatifs à la faisabilité du projet n'interagissent donc pas avec le risque d'inondation de cours d'eau.

2. IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

Les secteurs concernés par la MECDU ne s'inscrivent dans le cadre d'aucun réservoir ni de continuités écologiques majeurs identifiés à l'échelle régionale (SRADDET Nouvelle-Aquitaine).

Il n'impacte pas la trame verte et bleue.

Le périmètre de projet se trouve à 500 m au nord du site Natura 2000 du Gave de Pau. Seule la moitié Sud du périmètre présente un lien écologique avec le gave de Pau, qui est toutefois faible au regard de l'artificialisation globale du secteur.

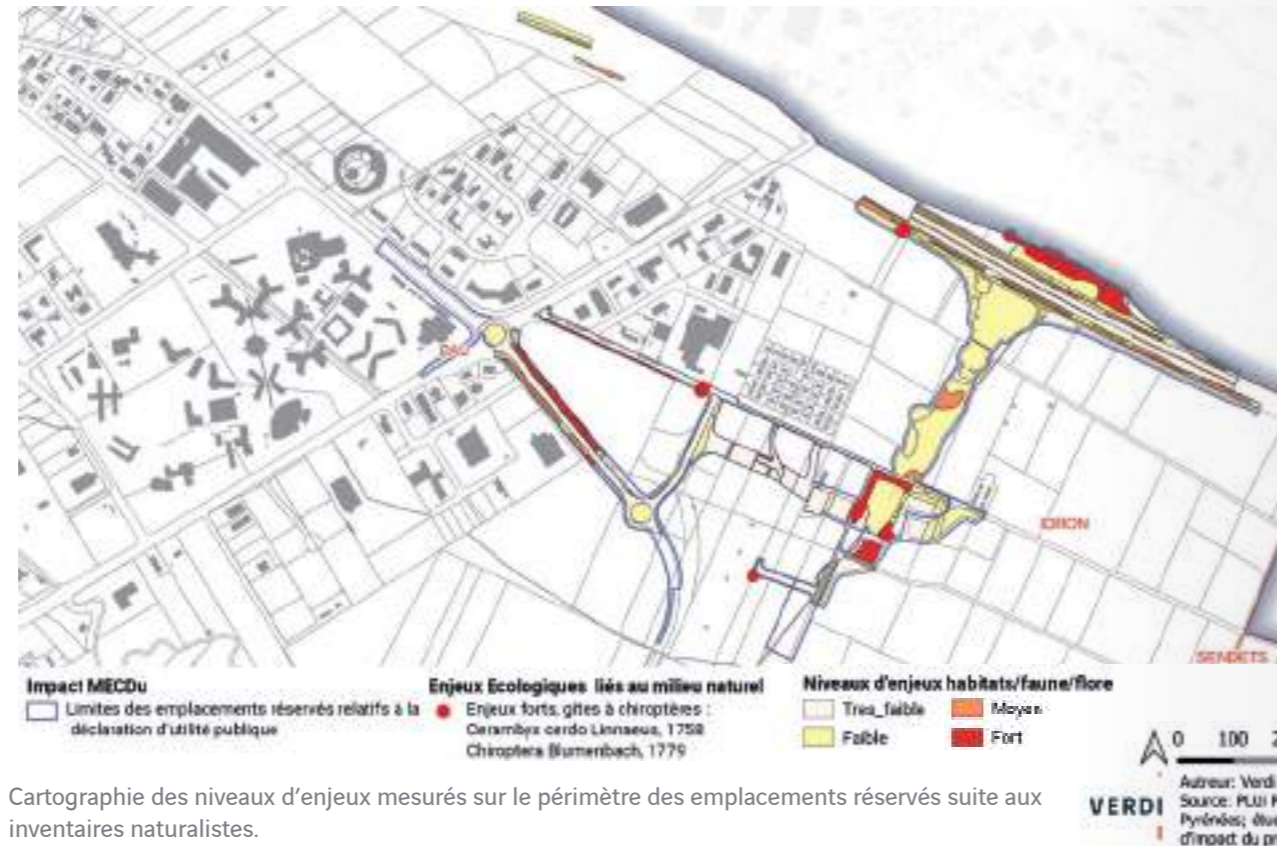
De même, le périmètre de projet n'intercepte aucun cours d'eau comportant une zone de frayère et ne présente donc

pas de risque de suppression de ces milieux, en lien avec le site Natura 2000.

Le projet n'intercepte et n'interagit avec aucun périmètre de protection ou d'inventaire des milieux naturels.

En termes d'habitats naturels, le projet intercepte 2,8 ha d'habitats favorables à la reproduction et à la nidification d'espèces à enjeux. Ces 2,8 ha représentent 16% des 17 ha d'emplacements réservés créés pour le projet.

La suppression d'EBC impacte 6 129 m² de milieux à enjeux environnementaux et la suppression d'EVP impacte 2 002 m² de milieux à enjeux environnementaux.



Cartographie des niveaux d'enjeux mesurés sur le périmètre des emplacements réservés suite aux inventaires naturalistes.

Pour compenser cet impact sur le PLUi en vigueur, ces EBC seront rétablis sur des espaces forestiers existants et faisant partie du domaine public autoroutier concédé, au nord-ouest du projet. Les espaces boisés classés rétablis couvrent une superficie d'environ 1,4 ha, soit 1,5 fois la surface des EBC impactés par le projet.

Ces boisements reclassés sont constitués principalement de chênes rouges, espèce figurant sur la liste du matériel forestier de reproduction, c'est à dire d'essences forestières adaptées à la sylvo-écorégion, permises à la plantation et encouragées.

Le projet impacte les espaces naturels à intérêt écologique mais participe à la protection d'une part plus importante d'autres espaces existants qui vont bénéficier de la reclassification.

3. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

Les principaux enjeux humains du secteur sont liés à l'activité économique et la présence de nombreuses zones d'activité mais également au cadre de vie, donc les nuisances sonores et la qualité de l'air.

La mise en compatibilité du PLUi impacte ces facteurs du fait de la création d'emplacements réservés pour un projet de voirie. Le projet a également pour objectif, en partie, de reporter le trafic sur l'autoroute incitant à une réduction de la pression sur la rocade de Pau.

Le projet n'a pas d'effets significatifs sur l'environnement global. Il est constaté une légère augmentation des nuisances sonores et une très faible dégradation de la qualité de l'air à proximité immédiate du futur échangeur et des voiries créées.

4. IMPACTS SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE BÂTI

Le Grand paysage, à l'échelle régionale, est caractérisé par des plateaux couverts par les paysages plats et continus d'une activité agricole céréalière, ponctués par la présence d'arbres isolés et de haies.

On retrouve localement les mêmes caractéristiques avec en plus du paysage urbain une importante ouverture liée aux parcelles agricoles et quelques haies qui ponctuent le paysage.

La MECDU, qui supprime certains espaces boisés classés et éléments de paysage à protéger participe à une altération légère de ce paysage, aux abords de l'aire urbaine.



Etat projeté des itinéraires : temps de parcours améliorés aux heures de pointe, et meilleures conditions de circulations (soulagement des routes secondaires et accès direct au sud de la rocade)

Or, elle prévoit le rétablissement d'un espace boisé classé situé sur le domaine autoroutier concédé existant, au nord de l'autoroute. Cet EBC permet de compenser les EBC déclassés selon une surface supérieure à celle impactée par le projet (1,5 fois la surface initiale). Sa configuration lui confère un rôle écologique et paysager puisqu'il crée un écran végétal entre l'autoroute et les différents espaces, assure la préservation des haies dans le paysage et crée un nouvel espace protégé pour les différentes espèces.

L'impact sur le paysage est donc faible dans la MECDU.



