



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Décision d'autorité environnementale,  
après examen au cas par cas,  
sur la création d'un demi-échangeur sur l'A64 à  
Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye (40-64)**

**n° : F -075-21-C-0147**

**Décision du 25 novembre 2021**  
**après examen au cas par cas**  
**en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement**

Le président de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable adopté le 26 août 2020 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F-075-21-C-0147 (y compris ses annexes) relatif à la création d'un demi-échangeur sur l'A64 à Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye (40-64), présenté par Autoroutes du Sud de la France (ASF), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 5 novembre 2021 ;

**Considérant la nature du projet,**

- qui consiste en la construction d'un demi-échangeur sur l'autoroute A64 :
  - principalement en remblais,
  - de type demi-losange avec des bretelles orientées vers l'ouest (entrée côté nord vers Bayonne et sortie côté sud depuis Bayonne) équipées de barres de péage,
  - sur une section de l'A64 qui connaît un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 18 350 véhicules,
- qui permettra les échanges avec les routes départementales RD29 et RD17 qui assurent la liaison entre Peyrehorade et Salies-de-Béarn,
- qui comprend la mise en place d'une collecte des eaux pluviales des nouvelles bretelles et leur prise en charge par trois bassins multifonctions,
- qui prévoit un franchissement des ruisseaux de Péborde et de Labarthe au moyen d'ouvrages hydrauliques,
- qui nécessite des défrichements (dont la surface n'est pas précisée),
- qui, selon le dossier, pourrait nécessiter une modification des documents d'urbanisme, le projet affectant des zones A (agricole) et NCe (zone naturelle de préservation de continuité écologique le long du ruisseau de Labarthe),
- dont l'emprise totale est de 9 ha,
- qui vise à détourner des centres de Peyrehorade et de Sorde-l'Abbaye certains flux de poids-lourds liés à l'activité de carrières existantes, d'une extension de carrière existante et d'une nouvelle gravière qui doit être créée, et ce afin d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des riverains et de redynamiser le secteur en desservant directement Sorde-l'Abbaye (600 habitants) et Carresse-Cassaber (700 habitants) depuis l'autoroute,

- qui permettra, selon le dossier, de « favoriser les migrations vers la côte Basque » pour les secteurs de Salies-de-Béarn (relié directement à l'A64 par la RD430), Carresse-Cassaber, Sorde-l'Abbaye et Castagnède (200 habitants),
- qui devrait être emprunté par un peu moins de 1 400 véhicules par jour « à l'horizon 2020 » selon le formulaire susmentionné et par environ 1 500 véhicules par jour à l'horizon 2036, dont de l'ordre de 15 % de poids-lourds (220 par jour),
- qui prévoit la mise en place de mesures acoustiques « éventuellement nécessaires »,
- qui nécessite deux ans de travaux ;

**Considérant la localisation du projet,**

- sur les communes de Sorde-l'Abbaye (40) et de Carresse-Cassaber (64),
- entre les échangeurs de l'A64 n° 6 et n° 7 existants,
- en partie sur des zones humides et dans et à proximité immédiate d'une zone inondable en bordure du gave d'Oloron et dans une zone exposée à l'inondation par remontée de nappe,
- dans le site Natura 2000 n° FR7200791 (ZSC) « Le Gave d'Oloron (cours d'eau) et marais de Labastide-Villefranche », dont le formulaire standard de données précise qu'il est fréquenté notamment par la Loutre d'Europe, le Desman des Pyrénées (une annexe du dossier indique que celui-ci n'est pas observé sur le site du projet, mais que la Crossope aquatique est présente), l'Écrevisse à pieds blancs et le Saumon de l'Atlantique, espèces inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE susvisée, et indique que la qualité des eaux est un facteur de vulnérabilité,
- à proximité du gave d'Oloron, axe prioritaire pour la restauration de la circulation des poissons migrateurs amphihalins, également fréquenté par l'Anguille, la Grande alose, l'Alose feinte, la Lamproie marine, la Lamproie de Planer et le Chabot du Béarn, entre autres,
- dans les zones naturelles d'inventaire écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II n° 720014228 « Basse vallée du gave d'Oloron et falaise calcaire de Sorde-l'Abbaye », qui constitue un site archéologique important selon le formulaire de description de la ZNIEFF (gisements du Magdalénien), et n° 720012972 « Réseau hydrographique du Gave d'Oloron et de ses affluents »,
- à proximité de la ZNIEFF de type I n° 720012213 « Tourbière et landes de Péborde »,
- sur des prairies mésohygrophiles qui présentent un « rôle écologique important »,
- presque entièrement dans le site inscrit des Gaves de Pau et d'Oloron,
- dans un territoire couvert par un plan de prévention du bruit dans l'environnement,
- à proximité d'habitations, dans une ambiance sonore préexistante qualifiée de modérée, ce qui impose au projet de respecter les seuils de bruit les plus bas prévus par la réglementation ;

**Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences, et notamment :**

- l'imperméabilisation de 2,6 ha,
- la destruction de 2,4 ha de zones humides, nécessitant compensations dont le dossier indique que celles-ci se feront à hauteur de 150 %, ce qui correspond au taux minimum de compensation imposé par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour Garonne,
- les incidences potentielles sur les eaux de surface et souterraines (certaines sont en bon et même en très bon état) « très fortement vulnérables », étant précisé que la nappe alluviale du Gave d'Oloron est à faible profondeur,
- les incidences sur les espèces protégées et leurs habitats naturels, qui nécessitent d'obtenir une dérogation à leur régime de protection, et les incidences sur d'autres espèces patrimoniales à enjeux ; sont notamment concernés la Cisticole des joncs (oiseau), le Cuivré des marais, l'Agrion de Mercure, le Criquet des roseaux, la Courtillère commune, le Grand Capricorne, le Lucane cerf-volant (insectes), la Noctule commune, le Murin d'Alcathoé, le Murin de Bechstein (chauves-souris), la Crossope aquatique, le Putois, le Vison d'Europe (mammifères terrestres) qui fréquentent les haies de part et d'autre de l'autoroute, le Gave d'Oloron et la ripisylve du ruisseau de Labarthe, dont une partie sera détruite, et les incidences sur les corridors écologiques, le dossier précisant que des études complémentaires de la faune, de la flore et des habitats naturels sont encore en cours,
- les incidences sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000, non évaluées à ce stade,

- les reports de trafic projetés, qui devraient retirer de l'ordre de 500 véhicules par jour de la traversée de Sorde-l'Abbaye et de Peyrehorade, réduisant le bruit pour les riverains de ces traversées et l'augmentant pour les riverains du futur échangeur, le dossier précisant que des études acoustiques sont encore en cours,
- les incidences sur la qualité de l'air et la santé humaine (en tenant compte des nouvelles valeurs guides de l'OMS), la hausse des émissions de dioxyde de soufre étant de 8 % entre 2019 et la mise en service projetée en 2026, et de 11 % pour l'arsenic et le nickel,
- les incidences du projet, qui conduit à faire croître les distances quotidiennement parcourues sur l'aire d'étude, en matière de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, en tenant compte de l'ensemble conception-réalisation-exploitation du projet ainsi que de son énergie grise,
- les incidences paysagères du projet, en tenant compte notamment des nombreux monuments historiques et sites inscrits et classés situés dans les environs,
- le développement d'une urbanisation diffuse potentiellement induite par le projet,
- la nature permanente du projet et de ses incidences, qui vient en réponse aux nuisances des projets de carrières, par nature temporaires, et, en conséquence, la nécessité de décrire et comparer les incidences du projet à celles de solutions alternatives à une réponse structurelle permanente, les seules variantes mentionnées dans le dossier actuel ne portant que sur la position et la géométrie de l'échangeur,
- étant tenu compte des études déjà engagées par le pétitionnaire, qui montrent qu'après mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction des incidences, il reste nécessaire de compenser les incidences résiduelles en raison de leur caractère significatif. Une étude d'impact bénéficiera des études réalisées et permettra d'étudier la suffisance des compensations (non encore déterminées) en s'intéressant aux ratios de compensation ainsi qu'à l'évolution des fonctionnalités écologiques après destructions et compensations,
- étant donc pris en compte le fait que la démarche « éviter, réduire, compenser » a été engagée par le pétitionnaire, mais qu'elle n'est pas achevée ;

#### **Concluant que :**

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées le cas échéant à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, la création d'un demi-échangeur sur l'A64 à Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye (40-64) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe III de la directive susvisée n° 2014/52/UE du 16 avril 2014 ;

#### **Décide :**

##### **Article 1<sup>er</sup>**

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la création d'un demi-échangeur sur l'A64 à Carresse-Cassaber et Sorde-l'Abbaye (40-64), présenté par ASF, n° F-075-21-C-0147, est soumise à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et visent à mener à son terme la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC), et notamment à décrire les incidences et mesures ERC sur :

- les habitats naturels, la flore, la faune et les continuités écologiques à partir d'inventaires précis,
- les objectifs de conservation des sites Natura 2000,
- les milieux aquatiques et les zones humides,
- l'imperméabilisation des sols,
- l'ambiance sonore pour les habitations voisines (les plus proches sont à 50 mètres), de jour comme de nuit, et les effets de la pollution de l'air sur la santé humaine,
- la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre,
- les effets paysagers du projet,

- les incidences cumulées avec les projets de carrières, et l'étude de solutions alternatives dont les incidences seraient limitées à la durée d'exploitation des carrières,
- l'urbanisation induite, ainsi que les effets de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme le cas échéant,
- la suffisance des mesures de compensation et leurs incidences éventuelles sur les sites retenus.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

## **Article 2**

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

## **Article 3**

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 25 novembre 2021,

Le président de la formation d'autorité environnementale du  
Conseil général de l'environnement et du développement durable,

Philippe LEDENVIC

### **Voies et délais de recours**

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale  
Ministère de la transition écologique  
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise  
2-4 Boulevard de l'Hautil  
BP 30 322  
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX