

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

BILAN DE LA
CONCERTATION PUBLIQUE

21 février – 25 mars 2022

Avant-propos

Le présent bilan de la concertation présente l'analyse et la synthèse quantitative et qualitative des avis recueillis durant la concertation publique. Il recense ainsi les interrogations suscitées par les différentes composantes du projet et présente les réponses des maîtres d'ouvrage concernés.

Ce bilan, validé par le préfet des Pyrénées-Atlantiques et par les collectivités maîtres d'ouvrage des aménagements connexes, est publié sur le site du projet (www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr) ainsi que sur les sites de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques et des collectivités partenaires.

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

Le présent bilan sera approuvé par arrêtés de la préfecture et de la Ville de Pau et par délibération du Département des Pyrénées-Atlantiques.

Sommaire

Avant-propos	2
Sommaire.....	3
1. Le projet soumis à la concertation	4
2. Les modalités de concertation	9
2.1 – Le cadre réglementaire et les objectifs de la concertation	10
2.2 – Le dispositif d’information du public.....	11
2.3 – Le dispositif de participation du public.....	20
3. Le bilan de la participation	23
3.1 – Le bilan quantitatif de la participation	24
3.2 – Le bilan qualitatif et l’analyse de l’expression.....	32
4. Conclusion & principaux enseignements	68
5. Les annexes.....	72

1. Le projet soumis à la concertation

Le projet consiste à créer un **nouvel échangeur sur l'A64 au nord-est de l'agglomération paloise**, entre les sorties Pau Centre (n°10) et Soumoulou (n°11), à hauteur de la route de Morlaàs (RD 943) sur les communes de Pau, Morlaàs et Idron. Ce nouvel échangeur est accompagné par **deux aménagements urbains connexes** présentant un projet d'ensemble cohérent sur le plan de l'aménagement du territoire :

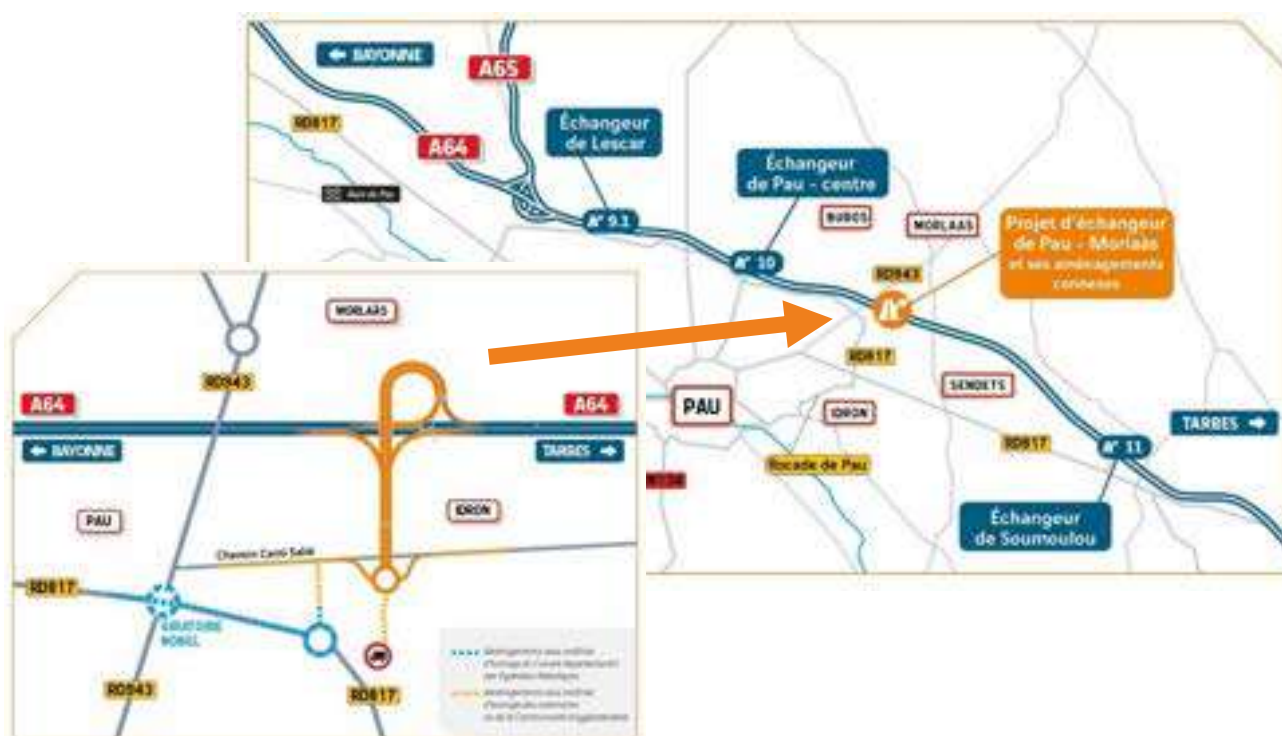
- **L'aménagement du réseau départemental**, avec notamment la création d'un **passage dénivelé** sur l'axe de la rocade pour franchir le carrefour giratoire « Nobel » entre les RD943 et RD817 sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques ;
- La **reconfiguration des voiries communales d'accès à l'échangeur** sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau.

• La genèse du projet

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

La réalisation de l'**échangeur de Pau-Morlaàs**, déjà évoquée lors de la création de l'autoroute, répond à des enjeux exprimés par les collectivités territoriales :

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



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

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

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

• Les acteurs et le financement

L'**État** est l'autorité concédante à laquelle VINCI Autoroutes est liée dans le cadre d'un contrat de concession. **VINCI Autoroutes**, maître d'ouvrage du projet d'échangeur de Pau-Morlaàs, définit le programme de celui-ci, pilote les études et les travaux. Durant l'exploitation, en tant que concessionnaire du réseau autoroutier, VINCI Autoroutes assurera la sécurité et l'entretien du futur échangeur.

Le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn sont à l'origine de la demande formulée auprès de l'État pour réaliser ce projet. En parallèle du projet d'échangeur autoroutier, certains aménagements connexes sont engagés par les collectivités : un passage dénivelé sous maîtrise d'ouvrage du Département des Pyrénées-Atlantiques et des travaux sur les voiries secondaires à proximité de l'échangeur sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau.

• Les objectifs du projet

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

Ce nouvel accès profitera tout particulièrement à l'**activité économique du Béarn**, non seulement aux entreprises implantées sur les zones d'activités de l'est de l'agglomération, mais aussi aux nombreux sites industriels béarnais qui bénéficieront d'une desserte améliorée.

Favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs

Créer un nouvel échangeur sur l'A64 dans ce secteur de l'agglomération de Pau entraînera nécessairement des **reports de trafic depuis les échangeurs existants vers le nouvel échangeur**. Les trafics sur les routes secondaires seront également modifiés avec notamment des baisses de trafic sur la RD817 (rocade de Pau et route de Tarbes). C'est un gage d'une **plus grande fluidité du trafic** entraînant une meilleure sécurité routière.

Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute

Pau est un passage obligé pour les nombreux véhicules, dont les **poids lourds**, circulant sur l'axe nord-sud via l'A65, l'A64 et la RN134 en direction de Saragosse. Aujourd'hui, ils empruntent la rocade en sortant à l'échangeur Pau-Centre et concourent ainsi à la saturation du trafic sur les routes secondaires du nord de l'agglomération. Le futur échangeur permettra un **accès direct au sud de la rocade** et soulagera d'autant les routes secondaires, offrant de meilleures conditions de sécurité et de circulation pour les usagers de la route.

• Le projet en synthèse

L'échangeur et ses variantes

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

Parmi toutes les solutions, six variantes sont apparues réalisables techniquement et deux d'entre elles (la variante 2 dite « Nord » et 3 dite « Sud »), ont été retenues pour faire l'objet d'études approfondies car elles présentaient les meilleurs résultats tant du point de vue technique, fonctionnel qu'environnemental.



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

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

Des **aménagements connexes** sont prévus sur les réseaux secondaires, dont un aménagement commun aux deux variantes : la réalisation d'un passage dénivelé au niveau du rond-point Nobel.

À l'occasion de cette concertation, les partenaires du projet ont souhaité s'engager en faveur **d'une variante préférentielle** afin de permettre au public de prendre position en toute connaissance de cause.

La variante préférentielle et ses aménagements connexes

Afin d'identifier une variante préférentielle d'aménagement pour le projet d'échangeur, les deux variantes retenues ont été comparées selon des enjeux techniques, de fonctionnalité et en appui d'un premier état initial de l'environnement humain et naturel, de l'agriculture, de la ressource en eau et de la biodiversité.

La variante Sud a été retenue par les partenaires du projet comme variante préférentielle.



Cette variante est associée à des aménagements connexes.

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

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

2. Les modalités de concertation

2.1 – Le cadre réglementaire et les objectifs de la concertation

Cette concertation porte sur les trois objets de l'aménagement :

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

Le Département des Pyrénées-Atlantiques et la Ville de Pau (maîtres d'ouvrage des aménagements connexes à l'échangeur) ont décidé avec VINCI Autoroutes de soumettre les trois objets à une concertation publique unique qui répond aux attendus de l'**article L103-2 code de l'urbanisme**.

Cette concertation a pour objectif de faire participer le public à l'élaboration du projet en permettant :

- d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective et de s'approprier ces informations ;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions, objet de ce bilan.

Cette concertation publique s'est déroulée sur la période du 21 février au vendredi 25 mars 2022 inclus. Le public était invité à s'exprimer sur l'opportunité du projet, le choix de la variante préférentielle et ses aménagements connexes.

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

2.2 – Le dispositif d’information du public

Plusieurs modalités ont été mises en œuvre pour **sensibiliser un maximum d’habitants et d’usagers sur le territoire palois** et pour informer le public sur le projet et les modalités de participation à la concertation. Les maîtres d’ouvrage ont communiqué via différents supports et à plusieurs reprises : en amont de la concertation, lors de son lancement et pendant celle-ci.

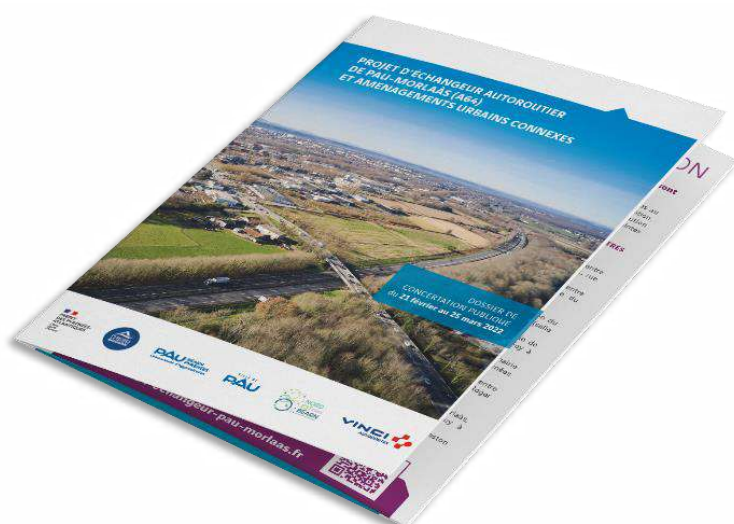
NB : tous les documents présentés dans ce chapitre sont reproduits en annexes du bilan. ils sont également disponibles sur le site internet du projet (www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr)

- **L’information réglementaire**

Les **arrêtés de concertation** des trois maîtres d’ouvrage (préfecture des Pyrénées-Atlantiques, Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, Ville de Pau) ont été publiés sur le site internet dédié au projet et affichés dans des endroits fréquentés du public.



- **Les dépliants en boîte aux lettres**



9 700 dépliants d’information ont été distribués par une société locale spécialisée (STEP Eco) durant la semaine précédant la concertation dans les boîtes aux lettres des habitants du **quartier Est de Pau** et des communes de **Morlaàs, Serres-Morlaàs et Idron**. Ces documents étaient accompagnés d’un **coupon-réponse préaffranchi (Lettre T)**.

• Les retombées presse

Le projet a bénéficié d'une **importante couverture médiatique** durant toute la concertation. Dès le début du mois de février, trois articles sont parus dans *Sud Ouest*, édition Béarn et Soule, et dans *La République des Pyrénées*.

Pour annoncer le lancement de la concertation, les maîtres d'ouvrage ont organisé une **conférence de presse** le 18 février 2022. Elle s'est déroulée en présence de :

- **Eddie Bouttera**, secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques ;
- **François Bayrou**, maire de Pau et président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées ;
- **Charles Pelanne**, vice-président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques ;
- **Thierry Carrère**, président de la Communauté de communes Nord Est Béarn ;
- **Xavier Richer de Forges**, directeur de la maîtrise d'ouvrage Ouest de VINCI Autoroutes, représentant **Pierre Coppey**, Président-Directeur Général de VINCI Autoroutes.

La presse écrite et audio-visuelle régionale était présente à cette conférence et a pu ainsi relayer l'annonce de l'ouverture de la concertation.



Article publié dans Sud Ouest le 19/02/2022 suite à la conférence de presse

Par la suite, tout au long de la concertation, **une quinzaine d'articles** ont été publiés sur le projet, présentant le dispositif de rencontres et de participation du public, relatant les échanges avec les maîtres d'ouvrage.



À noter que le quotidien régional *L'Éclair des Pyrénées* a fait la Une sur le projet d'échangeur à quatre reprises durant la concertation.



- **Les insertions presse**

8 encarts publicitaires ont été publiés tout au long de la concertation dans les deux journaux référents sur le territoire : *Sud Ouest* et *La République des Pyrénées*. Les deux premières vagues d'insertions presse ont été publiées les **19 et 21 février** pour annoncer le lancement de la concertation. Par la suite, à l'issue des premières rencontres de la concertation, deux autres vagues d'annonces ont été publiées les **12 et 21 mars** afin de relancer la participation notamment aux permanences et réunions publiques et recueillir de nouvelles contributions.



Encarts publicitaires dans *Sud Ouest* (19/02/2022) et *La République des Pyrénées* (12/03/2022)

- **Le relais de l'information par les partenaires**

Un « **kit de communication** » a été envoyé aux partenaires du projet, à savoir **le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées et la Communauté de communes Nord Est Béarn**, afin qu'ils puissent relayer l'annonce de la concertation et les informations sur le projet sur leurs différents supports de communication, et l'adresser à leurs communes membres. Ce kit comprenait des affichettes, un encart web et un flyer à intégrer dans les publications.



Annnonce de la concertation sur le site de la Communauté de communes Nord Est Béarn

- **Les publipostages électroniques aux abonnés du télépéage VINCI**

Deux publipostages électroniques ont été réalisés auprès des clients abonnés VINCI Autoroutes et usagers de l'A64 (sur les départements de Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Atlantiques et Landes). Le premier a été adressé le 21 février et le second le 14 mars 2022. Au total, **49 085 destinataires** ont reçu l'information.

L'analyse des envois a démontré un fort intérêt des usagers de l'A64 pour le projet avec **un taux d'ouverture de 57% pour le premier envoi et de 60% pour le second**. Parmi eux, **3 743** se sont connectés au site Internet dédié au projet en cliquant sur le lien intégré à ces publipostages.

- **Les expositions permanentes pendant la concertation**



Exposition au Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques



Formulaire d'expression à déposer dans les urnes

5 expositions permanentes ont été installées dans les locaux des **mairies de Morlaàs, d'Idron, de Pau, au Centre Technique Municipal de Pau et au siège du Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques**. Elles étaient accessibles aux heures d'ouverture au public et comprenaient :

- Un **dossier de concertation** consultable sur place ;
- Un **panneau d'information** sur le projet proposé ;
- Des **formulaires d'expression** à remplir sur place et à déposer dans une **urne** dédiée à leur collecte ;
- Des **dépliants d'information avec Lettre T**.



Exposition à la mairie de Morlaàs

- **Les supports d'information**

Plusieurs supports d'informations sur le projet ont été réalisés à l'intention du public pour présenter le projet et le dispositif de concertation.



Le **dossier de concertation** : document de 32 pages présentant les objectifs et caractéristiques du projet, ses effets sur l'environnement avec une analyse comparative des variantes proposées à la concertation, ainsi que les aménagements connexes envisagés sur les voiries départementales et communales. Imprimé à **500 exemplaires**, il a été déposé dans les cinq lieux d'accueil de la concertation (exposition permanente) et mis à disposition du public lors des

permanences, des rencontres mobiles et des réunions publiques. Il est également disponible sur le site internet dédié au projet en lecture directe ou en téléchargement et par envoi postal par simple demande via la Lettre T ou via l'adresse mail du projet.

Au total, 28 personnes ont souhaité recevoir ce document qui leur a été adressé par VINCI Autoroutes.

Le **dépliant d'information avec Lettre T**, synthétise l'essentiel du projet et de la concertation. Il a été imprimé à **11 500 exemplaires** et distribué à la population par boîtes aux lettres (9 700 exemplaires) et mis à disposition du public en mairies pour les expositions, pendant les permanences, les rencontres mobiles et les réunions publiques. Il est disponible sur le site internet du projet.





Trois **panneaux d'information** ont été présentés au public lors des différents temps de rencontres. Ils décrivaient :

- Le projet proposé (également mis à disposition dans les cinq sites d'exposition)
- Les objectifs du projet
- Le dispositif de concertation.

• **Le site internet dédié à la concertation**



Afin d'ouvrir le plus largement la concertation à tous les publics intéressés, une page sur le site dédié aux projets sur l'autoroute A64 a été spécialement créée : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

Ce site contient toutes les informations sur le projet ainsi que **les documents de la concertation** (dossier de concertation, dépliant...) et un **module d'expression** ouvert pendant toute la durée de la concertation.

Il est divisé en quatre parties :

- La **présentation du projet** : ses acteurs, ses objectifs, ses chiffres clés... ;
- Le **calendrier de la concertation** ;
- Le **calendrier prévisionnel des projets** (échangeur et aménagements connexes) ;
- Le **module d'expression** (« Je donne mon avis ! ») pour déposer sa contribution ou visualiser les avis publiés.

Le site internet est toujours actif et l'ensemble de la documentation sur le projet est disponible en téléchargement.



2.3 – Le dispositif de participation du public

Plusieurs moyens ont été mis en œuvre pour **favoriser la participation du public et les échanges** avec les maîtres d'ouvrage.

- **Les rencontres avec le public**

Trois formes de rencontres complémentaires ont été organisées pour **permettre des échanges variés et constructifs et offrir au public différentes opportunités de participation**.

Des rencontres mobiles

Les représentants des maîtres d'ouvrage se sont rendus dans des lieux de vie des habitants : à l'Intermarché de Morlaàs le 1^{er} mars puis au centre commercial Auchan Pau le 2 mars.

Ces « rencontres mobiles » ont été l'occasion d'échanges spontanés avec les habitants venus faire leurs courses et découvrant à cette occasion le projet. Certains ont précisé être venus pour rencontrer les maîtres d'ouvrage dans un lieu accessible et proche de leur domicile.



Rencontre mobile à l'Intermarché de Morlaàs (01/03/2022)



Permanence publique à Morlaàs (08/03/2022)

Des permanences publiques

Quatre permanences publiques ont été organisées dans des lieux situés à proximité du projet et dans les différentes communes concernées : Mairies de Morlaàs et d'Idron, mais aussi la Maison de quartier Ousse des Bois et le centre technique municipal de Pau. Ce fut l'occasion pour le public de discuter directement avec les maîtres d'ouvrage de sujets souvent personnels et parfois complexes nécessitant des échanges individuels approfondis.



Réunion publique de Morlaàs (15/03/2022)

Des réunions publiques

Enfin, deux réunions publiques ont été organisées lors de la quatrième semaine de concertation à la mairie de Morlaàs et à la salle Gaston Bonheur dans le quartier Ousse des Bois de Pau.

Le public présent, souvent déjà bien informé sur le projet grâce au site internet, aux articles parus dans la presse et aux précédentes rencontres, a pu échanger avec les maîtres d'ouvrage et partager différents points de vue. Ces réunions, en présence des élus représentant les collectivités partenaires du projet, furent l'occasion d'échanges riches et argumentés.

Le calendrier des rencontres de concertation

Rencontres mobiles	Mardi 1 ^{er} mars	Au centre commercial Intermarché de Morlaàs de 11h à 15h
	Mercredi 2 mars	Au centre commercial Auchan de Pau de 11h à 15h
Permanences publiques	Lundi 7 mars	À la Maison du Citoyen du quartier Ousse des Bois de 14h à 19h
	Mardi 8 mars	À la mairie de Morlaàs de 14h à 19h
	Mercredi 9 mars	À la mairie d'Idron de 14h à 19h
	Jeudi 10 mars	Au Centre technique municipal de Pau de 14h à 19h
Réunions publiques	Mardi 15 mars	À la salle des conférences de la mairie de Morlaàs à 19h
	Mercredi 16 mars	À la salle Gaston Bonheur de Pau à 19h

Des ateliers d'acteurs

En complément de ces rencontres publiques, deux réunions ont été organisées avec des publics spécifiques afin d'aborder des enjeux particuliers :

- **un atelier « économie »** organisé avec la CCI Pau Béarn et destiné aux entreprises de la région
- **un atelier « environnement »** destiné aux associations environnementales locales.

• Les modalités de recueil des contributions

En complément de ces multiples et divers temps d'échanges avec le public, plusieurs possibilités étaient offertes pour recueillir les contributions du public :

- un **module d'expression en ligne** accessible depuis le site internet du projet ;
- des **coupons-réponses préaffranchis (Lettre T)** joints aux dépliants d'informations ;
- des **urnes** mises à disposition dans les lieux d'exposition pour récolter des fiches avis.
- des **fiches-avis** également mises à disposition du public lors des différents temps de rencontres (rencontres mobiles, permanences et réunions)
- une **adresse postale** (chez VINCI Autoroutes)
- et une **adresse e-mail dédiée** (a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com)

Lettre T

Module d'expression en ligne

3. Le bilan de la participation

Le bilan de la participation présente l'analyse et la synthèse quantitative et qualitative des avis recueillis durant la concertation par le module d'expression, les lettres T, e-mail, adresse postale, urnes et prises de paroles lors des permanences, des rencontres mobiles et des réunions publiques.

3.1 – Le bilan quantitatif de la participation

Le **bilan quantitatif de la participation** permet d'évaluer, de manière chiffrée à travers des graphiques, l'intensité de la participation, ses modalités et son contenu.

Point de méthodologie (glossaire)

Les dénominations utilisées dans ce bilan sont les suivantes :

- Un **participant** est une personne ayant pris part à la concertation sans y avoir nécessairement contribué, en visitant le site internet du projet ou en se rendant à une réunion publique par exemple.
- Un **contributeur** est une personne ou un groupe de personnes (couple, association...) ayant émis une contribution. Un contributeur peut émettre plusieurs contributions.
- Une **contribution** peut être adressée par un des différents canaux d'expression, à savoir : module d'expression en ligne, lettre T, adresse e-mail, adresse postale, urnes, rencontres mobiles, permanences et réunions publiques. Une contribution peut comporter plusieurs avis.
- Un **avis** porte sur l'un des objets de la concertation : le projet global, la variante préférentielle, les aménagements sur les voiries communales, sur le réseau départemental et les modalités de concertation. Une contribution peut comporter plusieurs avis.
- Les prises de position dans les avis peuvent être argumentées sous différents angles et peuvent donc traiter de plusieurs **thèmes** : coût et financement, délais du projet, développement économique, trafic, accessibilité, prix du péage, nouvelles mobilités, enjeux climatiques, qualité de l'air, eau, nuisances sonores liées à l'exploitation, gênes liées aux travaux, paysage, biodiversité, agriculture, impact sur le foncier et le bâti.

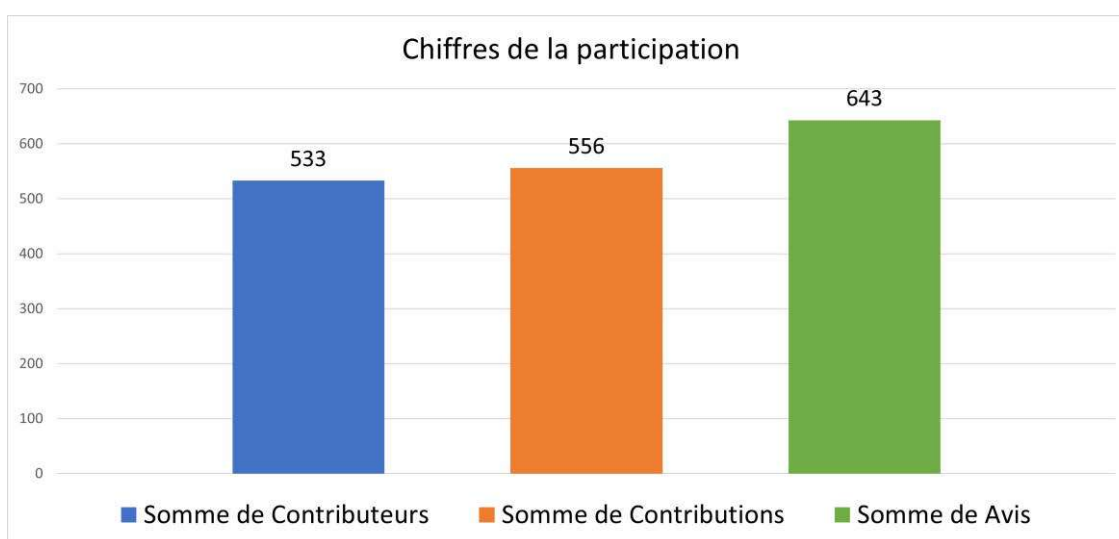
Les données inscrites dans l'analyse quantitative intègrent toutes les sources de recueil des avis présentés dans le chapitre précédent : module d'expression sur internet, lettres T, urnes, courrier, e-mail ainsi que les fiches-avis mises à disposition du public lors des différentes rencontres.

• Une forte participation du public lors de la concertation

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, avec **6 916 pages vues**, **4 451 téléchargements** de documents. **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 (lettres T, fiches-avis dans les urnes, courrier ou e-mail) ;
- Près de **200** personnes ont participé aux différents temps de rencontres organisés par les maîtres d'ouvrage : rencontres mobiles (14 visiteurs), permanences publiques (28 visiteurs), réunions publiques et ateliers (150 participants).

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



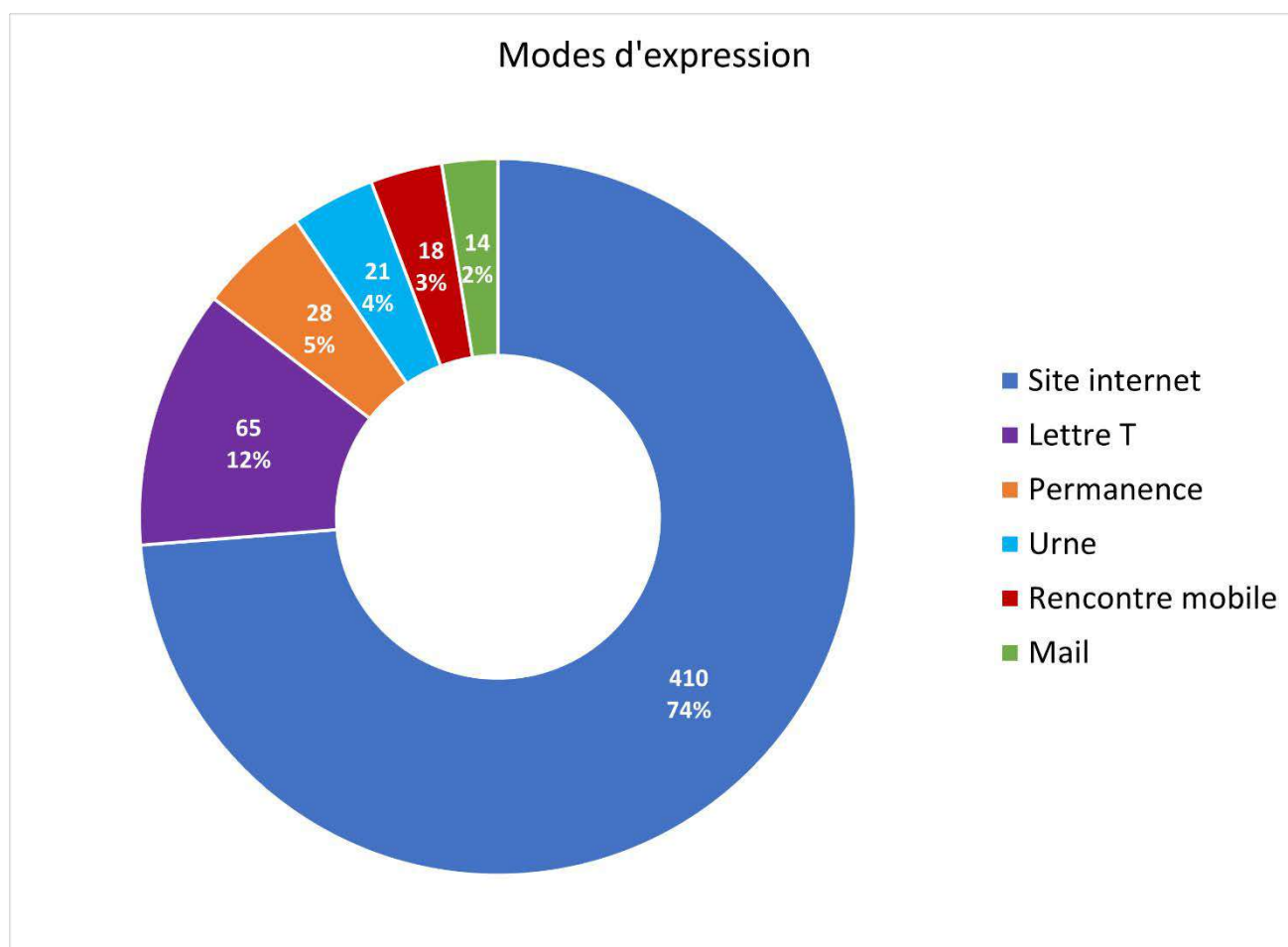
Ces chiffres de la participation sont à comparer aux précédentes concertations organisées récemment pour les autres projets d'échangeurs sur l'autoroute A64. Le projet d'échangeur Pau-Morlaàs a ainsi recueilli près de **deux fois plus de contributions** que les autres projets : Carresse-Cassaber : 347 contributions ; La Virgnie : 290 contributions ; A641/RD19 : 334 contributions ; A641/RD817 : 278 contributions.

L'environnement urbain dans lequel s'inscrit ce futur échangeur à l'est de l'agglomération paloise explique certainement en partie cette mobilisation. On peut aussi noter que le contexte sanitaire n'avait pas permis d'organiser des réunions publiques sur les précédents projets.

- **Différents modes d'expression utilisés**

Plusieurs canaux d'expression étaient mis à disposition du public afin qu'il puisse s'exprimer par écrit.

Au total, **556 contributions** ont été recueillies, avec une grande majorité **d'expressions en ligne (410)**, un recours fréquent à la lettre T (65) déposée dans les boîtes-aux-lettres des habitants, ou encore dans les urnes mises à disposition dans les cinq lieux d'exposition et lors des rencontres avec le public (réunions, permanences, rencontres mobiles...).



- **La participation dans le temps**

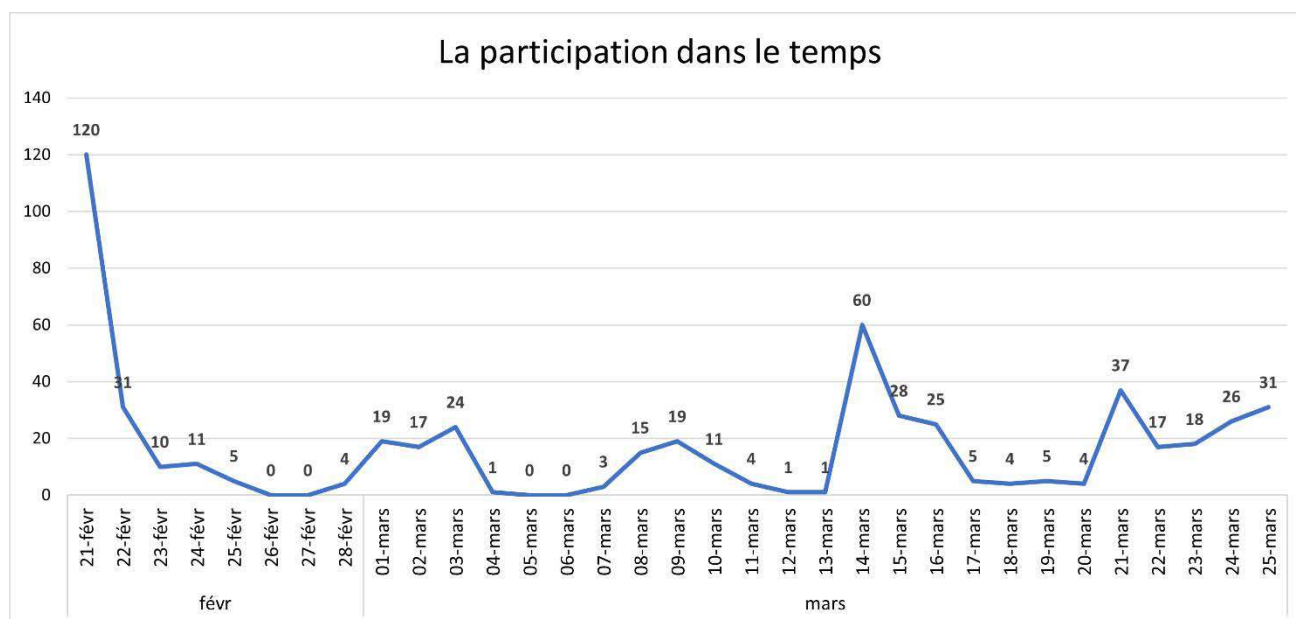
La participation a été rythmée par les grands temps de la concertation.

120 contributions ont été reçues dès le lancement de la concertation, démontrant la notoriété pré-établie d'un projet attendu par beaucoup mais aussi la pertinence du dispositif d'annonce initial : 9 700 dépliés en boîte aux lettres, nombreux articles suite à la conférence de presse du 18 février, diffusion du message auprès des abonnés télépage, etc...

Un regain d'expression a eu lieu au cours de la deuxième semaine de la concertation, au moment des rencontres mobiles, relayées par la presse régionale. Un phénomène identique peut être constaté au moment des permanences publiques du 8 au 10 mars.

Suite à la parution de nouveaux encarts publicitaires le 12 mars et à la diffusion de messages aux abonnés télépage, un pic de contribution a été atteint le 14 mars (60 en une journée), puis durant les réunions publiques.

La dernière semaine de concertation, qui a fait l'objet de trois articles dans *La République des Pyrénées* et *L'Eclair*, a été l'occasion d'un nouveau temps de forte mobilisation du public.



On constate globalement que l'intérêt du public pour le projet s'est maintenu tout le long de la concertation et a été régulièrement relancé grâce aux différents temps d'échanges qui ont rythmé la concertation.

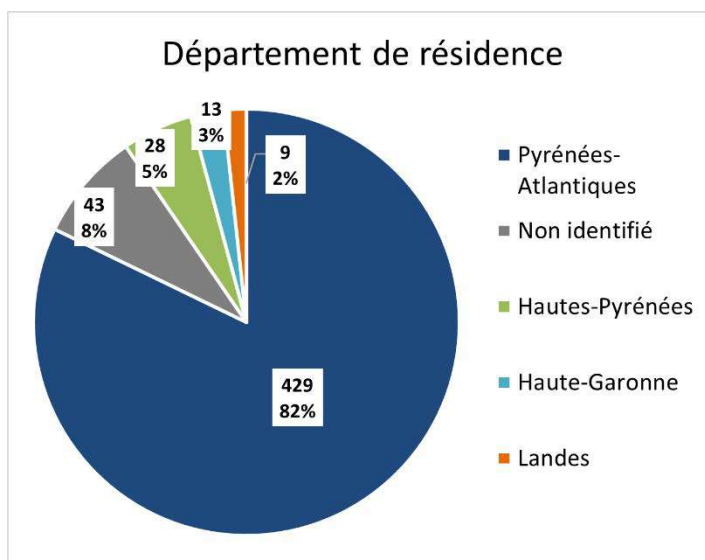
• Une participation majoritairement locale

Sur tous les moyens d'expression, les contributeurs avaient la possibilité de renseigner leur **commune de résidence**. Seuls 43 contributeurs n'ont pas souhaité s'identifier géographiquement, soit 8% des 533 contributeurs.

La grande majorité des 533 contributeurs est originaire du département des Pyrénées-Atlantiques : 429 contributeurs

La plupart sont domiciliés dans le Béarn et le plus souvent dans des communes situées non loin du projet :

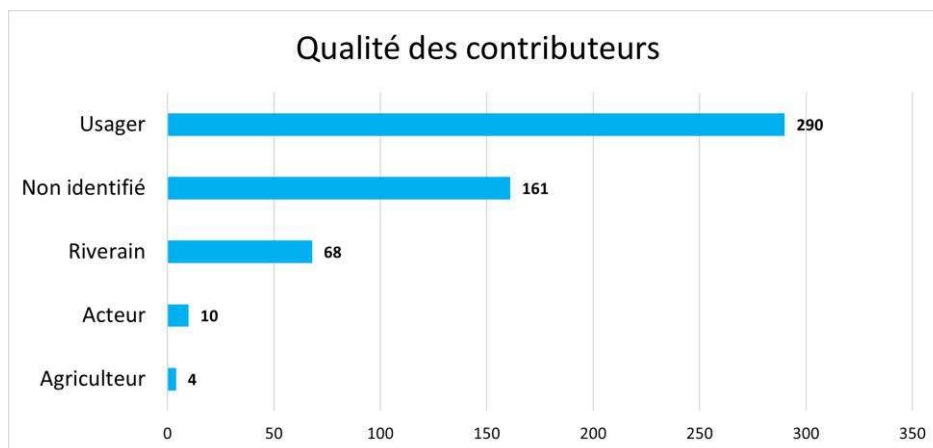
- **Pau** – 88 contributeurs
- **Sendets** – 56 contributeurs
- **Morlaàs** – 45 contributeurs
- **Idron** – 42 contributeurs
- **Serres-Morlaàs** – 16 contributeurs
- **Billière** – 14 contributeurs
- **Lée** – 8 contributeurs



• La qualité des contributeurs

Les contributeurs avaient également la possibilité de s'identifier en tant qu'usagers de la route, riverains du projet ou « acteurs » locaux.

Parmi les « acteurs » qui ont émis une contribution écrite, on relève quelques élus (maire de Sendets, conseillers départementaux du canton Pau-2), des représentants agricoles et de nombreuses associations (Collectif des Riverains A64, Collectif Liaison Sendets-Pau, Gadjé-Voyageurs 64, Anim'Ouss-ère, Groupe local des Shifters de Pau, Pau à Vélo). D'autres représentants élus et socio-économiques sont intervenus lors des réunions publiques et ateliers d'acteurs.



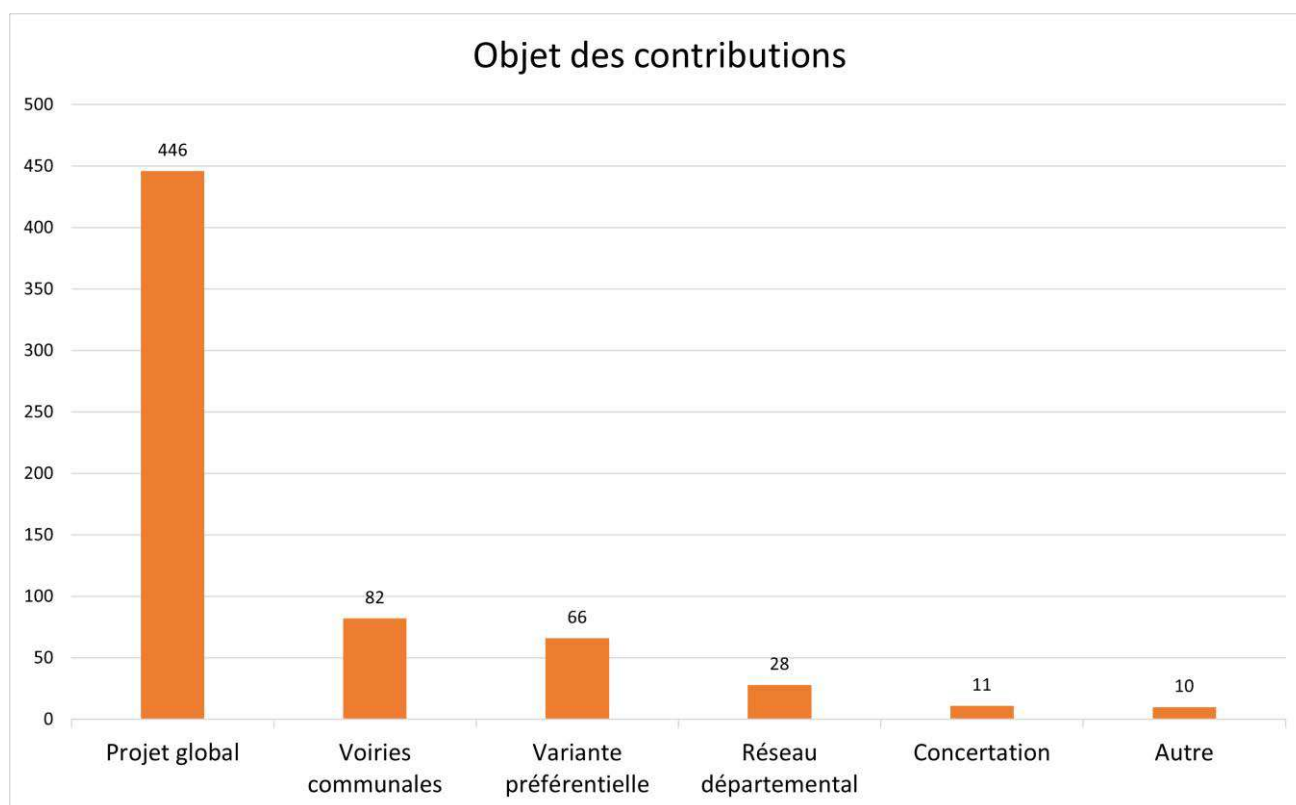
• L'objet des contributions

Trois projets complémentaires ont été présentés à la concertation :

- le **projet d'échangeur et sa variante préférentielle**,
- les aménagements sur les **voiries communales**
- et les aménagements sur le **réseau départemental**.

La très grande majorité des contributions a porté sur le projet dans son ensemble, souvent pour affirmer son soutien (60 % cf. page suivante) ou son désaccord (30%).

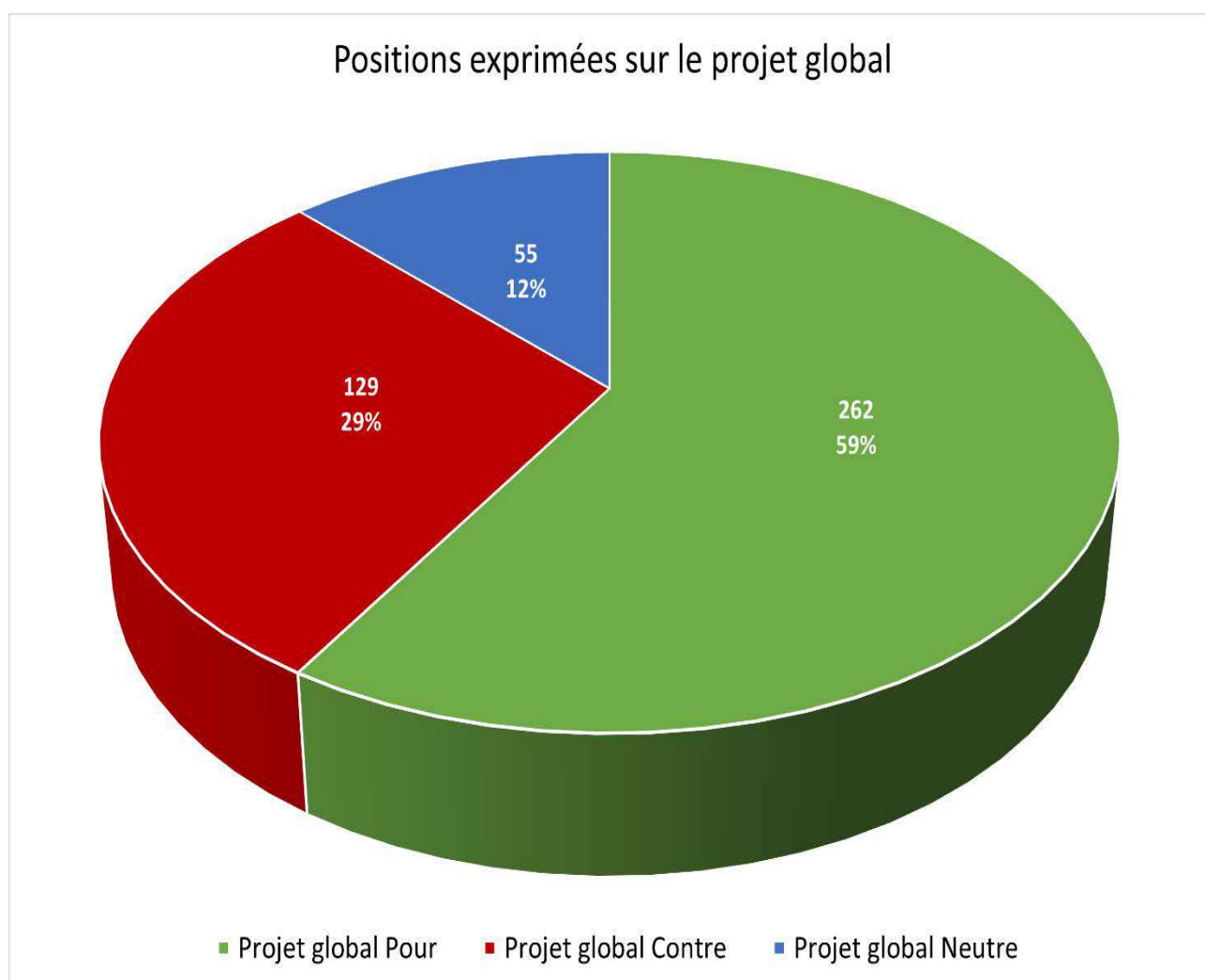
Les propositions émises par la Ville de Pau quant à **l'aménagement des voiries communales** – et singulièrement la mise en voie verte du Cami Salié Est – a suscité de nombreuses expressions (82 contributions), suivi de près par **la variante préférentielle** proposée pour l'échangeur au sud de l'autoroute (66 contributions). Ces deux sujets ont ainsi été au cœur des échanges avec le public durant toute la concertation. L'aménagement d'un **passage dénivelé** au rond-point Nobel, apparemment plus consensuel, a moins fait débat.



- **Les positions exprimées sur le projet global**

Certains contributeurs ont spontanément formalisé leur position sur le projet, la plupart du temps en s'exprimant de manière globale en faveur ou en désaccord avec le projet dans son ensemble, sans distinguer les différents aménagements proposés.

Il a donc été possible de classer ces avis entre **ceux qui se sont clairement positionnés « pour » (262 contributions, soit près de 60%)** ou **« contre » le projet (129 contributions, soit 30%)**. Les expressions mitigées (par exemple plutôt favorables mais interrogatives sur des points particuliers) ont été classées en « neutre » (10%).



• Les thèmes abordés dans les contributions

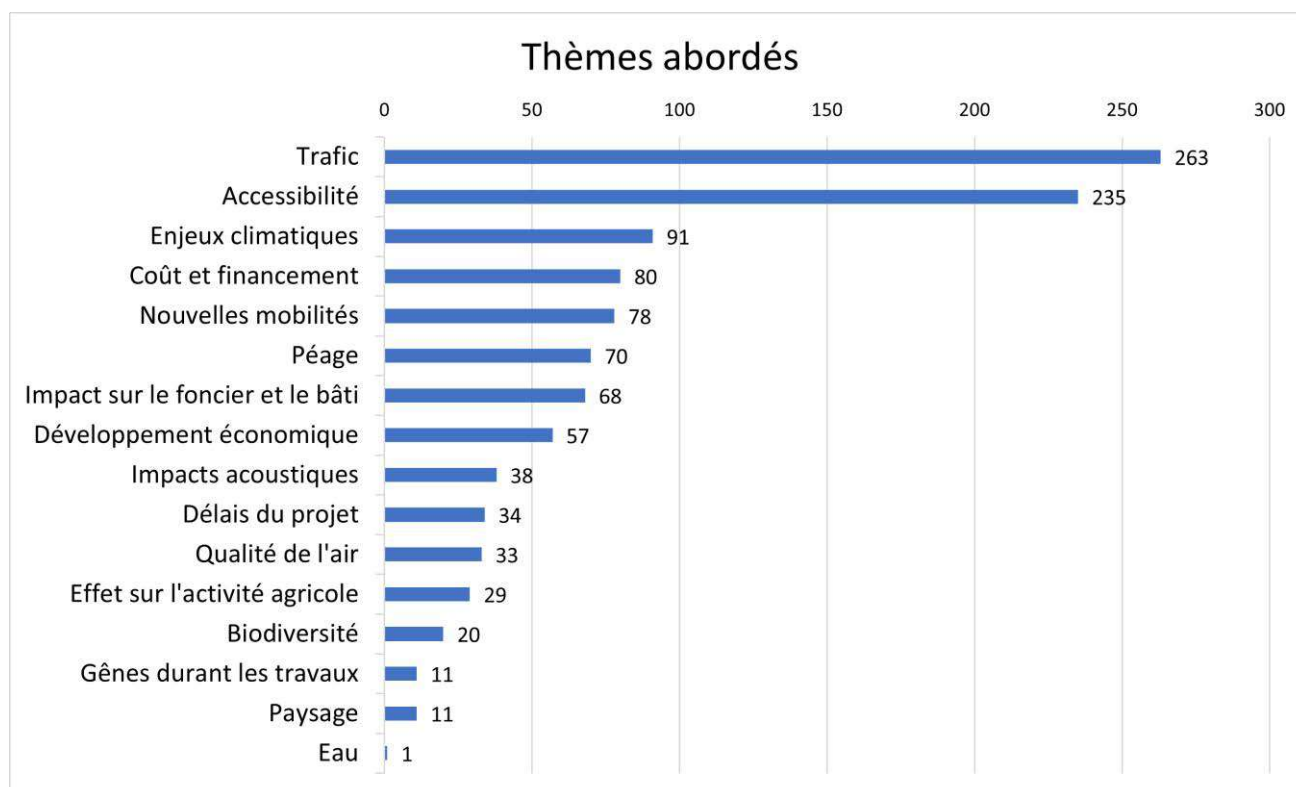
De très nombreux avis ont été largement argumentés, permettant ainsi un classement selon différents thèmes. Prenons un exemple : l'avis « *je suis pour le projet ...* » peut être argumenté par : « *... car il permettra de diminuer les bouchons et de rejoindre plus rapidement Morlaàs* ». Dans cet avis favorable au projet, les thèmes du « trafic » et de « l'accessibilité » sont identifiés.

Globalement, on constate que **les thèmes relatifs aux fonctionnalités de l'échangeur** (ses effets sur la fluidité du trafic et sur l'accessibilité des territoires) ont été de loin **les plus abordés dans les avis exprimés** (498 fois).

Certains enjeux sociétaux ont suscité de nombreuses expressions au cours de la concertation : la prise en compte des **enjeux climatiques** (91 fois) – souvent considérés par certains contributeurs comme contradictoires avec un projet destiné à fluidifier le trafic routier – ou encore des **nouvelles mobilités** (78 fois) avec une complémentarité à trouver entre les aménagements proposés et les mobilités douces.

Les **questions financières** ont régulièrement été abordées : le coût et le financement du projet (80 fois), mais aussi le prix du péage autoroutier (70 fois), notamment pour favoriser le report du trafic sur l'autoroute.

Les **impacts du projet** sur le foncier bâti (68) et l'activité agricole (29), ou encore ses effets sur le développement économique du secteur (57), ont été plus souvent abordés que **d'autres enjeux environnementaux** tels que les nuisances sonores (38), la qualité de l'air (33) ou encore la biodiversité (20) ou le paysage (11).



3.2 – Le bilan qualitatif et l’analyse de l’expression

Ce chapitre présente en synthèse les principaux sujets évoqués par le public lors des cinq semaines de concertation. Il s’appuie sur l’analyse des 556 contributions recueillies ainsi que les comptes rendus des différents échanges organisés avec le public, dont les réunions publiques des 2 et 3 mars (voir en annexes).

On constate que de très nombreux sujets ont pu être évoqués tant sur l’opportunité et les enjeux du projet, que sur les solutions techniques proposées (variante préférentielle pour l’échangeur, passage dénivelé sur la rocade, aménagement des voiries communales) et ses effets sur son environnement humain et naturel.

La diversité des moyens d’expression proposés par les maîtres d’ouvrage - en digital, en réunions ou dans des centres commerciaux – a permis au plus grand nombre de s’exprimer, ce qui a facilité la variété des points de vue.

Thème par thème, des premières réponses sont apportées par les maîtres d’ouvrage aux principales questions posées par le public, et en fonction de l’avancée des études, cette concertation préalable s’inscrivant dans une phase initiale du projet en amont de l’enquête publique.

• **Thème n°1 : Fonctionnalités de l'échangeur**

Lors de cette concertation, le thème qui a été le plus abordé est celui des fonctionnalités de l'échangeur (près de 500 fois). Ainsi, les effets du futur échangeur sur la fluidité du trafic et sur la desserte des territoires sont les sujets les plus fréquemment traités, souvent pour saluer l'intérêt du projet, mais aussi pour questionner son efficacité. À ce titre, le principe du financement de l'infrastructure par un péage interroge.

La fluidité du trafic

- **Analyse des avis exprimés**

L'effet de l'échangeur sur le trafic au nord-est de Pau a fortement suscité l'intérêt du public. Une large majorité de contributeurs, eux-mêmes usagers des infrastructures routières de l'agglomération paloise, ont émis spontanément leur soutien au projet d'ensemble, considérant qu'il apportera un bénéfice direct en termes de décongestionnement du trafic sur le réseau secondaire : en premier lieu sur la rocade de Pau (RD817), singulièrement au niveau du giratoire Nobel, puis sur la route de Morlaàs (RD943) ainsi que la route de Tarbes (prolongement de la RD817).

De même, l'effet d'une meilleure répartition du trafic entre les échangeurs - et par voie de conséquence la décongestion des échangeurs aujourd'hui saturés (celui de Pau-Centre - sortie n°10 de l'A64 en priorité) – est très souvent plébiscité spontanément par les contributeurs.

Ces réactions spontanées consécutives à l'annonce du lancement du projet d'échangeur ne doivent pas masquer certaines interrogations exprimées par quelques contributeurs et participants aux rencontres publiques. L'ouverture d'un nouvel échangeur « branché » sur un secteur de la rocade paloise déjà saturé ne va-t-il pas conduire à saturer davantage le réseau secondaire ?

Ainsi, lors des réunions publiques comme sur le site internet de la concertation, plusieurs personnes ont demandé des précisions sur les études de trafic réalisées, afin de mieux comprendre les effets réels attendus sur les voiries départementales et communales.

- **Quelques extraits des expressions du public**

- « *Utilisateur journalier de la liaison Tarbes-Pau, je suis contraint de sortir à Soumoulou par gain de temps afin d'éviter l'embouteillage journalier de la sortie Pau-Centre.* »
- « *[le projet est] très nécessaire pour qui habite et/ou travaille dans le secteur. Une fluidité de la circulation sur la rocade pourra en être un bénéfice immédiat !* »
- « *Cela ne fera qu'ajouter du trafic au trafic déjà intense à l'est de Pau.* »
- « *La mise en place d'un échangeur pour réguler le trafic de la rocade n'est pas une mauvaise idée en soit mais ne va-t-on pas engorger davantage le trafic sur le giratoire qui se situe entre les D817, D802 (celui qui va d'un côté vers Idron/Tarbes et Auchan de l'autre) ?* »
- « *Avez-vous quantifié le trafic supplémentaire que cet aménagement va créer ?* »
- « *Quand seront publiées l'ensemble des études réalisées, et notamment les modèles de circulation utilisés ?* »

La desserte des territoires

- **Analyse des avis exprimés**

Concernant l'accessibilité du territoire, deux tendances se dégagent.

Les premiers avis – majoritaires - considèrent que cet échangeur permettrait de mieux accéder aux services et activités du secteur : sont citées les zones économiques Europa, Fébus et Berlanne, le stade du Hameau, l'hôpital, mais aussi l'aéroport Pau-Pyrénées. Cet aménagement offrirait également un meilleur accès aux secteurs résidentiels pour les habitants de Pau et des communes limitrophes. Il apporterait enfin une meilleure desserte du territoire pour les usagers de l'autoroute actuellement obligés d'emprunter l'échangeur de Soumoulou (considéré comme trop éloigné) ou de Pau-Centre (souvent saturé aux heures de pointe).

À l'inverse, les seconds considèrent que Pau dispose d'un nombre d'accès suffisant à l'agglomération et qu'il serait inutile d'en rajouter un nouveau aussi proche de celui de Pau-Centre. Ainsi, certains contributeurs affirment que réaménager l'échangeur de Pau-Centre pour y améliorer la circulation au lieu d'en créer un nouveau, apparaît préférable voire suffisant.

- **Quelques extraits**

- « Je suis tout à fait favorable à ce projet de nouvel échangeur qui permettra de diminuer les distances parcourues par beaucoup d'utilisateurs vivant à l'Est de Pau. »
- « Excellent projet qui nous permet d'accéder facilement à la zone Nord-Est de Pau et notamment les stades du Hameau et Nouste Camp. Il permettra de désengorger la nationale entre Pau et Tarbes dans la zone Soumoulou-Pau. »
- « Enfin ! pourrait-on dire, pour nous les habitants de l'Est de Pau et du Béarn. Nous allons pouvoir ainsi rejoindre le Nord de Pau (aéroport et autres...) sans passer des heures inutilement dans nos véhicules ! »
- « La sortie Pau centre étant souvent saturée et celle de Soumoulou trop lointaine, cette sortie est une bonne piste. Après les coûts sont-ils moindres que de réaménager la sortie de Pau Centre ? À vérifier svp. »
- « Je ne suis pas favorable à un échangeur supplémentaire car l'agglomération de Pau est déjà desservie par 3 échangeurs : Lescar, Pau Centre et Soumoulou. »

Le péage

- **Analyse des avis exprimés**

Parmi les nombreux contributeurs se déclarant favorables au projet d'ensemble (60%), certains considèrent toutefois le prix du péage comme un facteur potentiellement limitant. Ainsi, la gratuité du tronçon d'autoroute, a minima pour les usagers locaux, est considérée comme pouvant améliorer encore l'effet bénéfique de l'échangeur sur la fluidité du trafic sur la rocade paloise. Quelques-uns vont plus loin, considérant que rendre gratuite l'autoroute entre les échangeurs Lescar et Soumoulou suffirait à assurer le report du trafic de la rocade sur l'autoroute et à désengorger les voies secondaires.

Une autre inquiétude s'est exprimée sur le sujet : les conséquences de cet investissement sur le prix des péages sur l'A64.

- **Quelques extraits**

- « *Comme certaines agglomérations (Tarbes...), la circulation sur l'autoroute devrait être gratuite entre Soumoulou et Lescar, ce qui amènerait un peu d'air sur la RN817, sur la rocade de Pau, sur la D38 et sur le Cami Salié.* »
- « *Je ne crois pas au report de trafic de la rocade vers l'autoroute, les routiers privilégieront toujours la gratuité.* »
- « *À mon avis avec le coût du péage, cela risque de ne pas produire l'effet escompté. La gratuité de l'autoroute entre Soumoulou et Lescar a-t-elle été évaluée pour réellement alléger la rocade ?* »
- « *La gratuité est-elle envisagée sur certains tronçons de l'autoroute ?* »

REPONSES APORTEES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

Sur les effets sur le trafic

Les études de trafic montrent les évolutions suivantes : à l'ouverture de l'échangeur, environ 6700 véhicules par jour sont attendus ; en 2045, environ 8350 véhicules.

Ces véhicules proviennent principalement des échangeurs voisins de Pau-Centre (pour 45%) et Soumoulou (pour 35%), ainsi que des voiries du réseau local (pour 20%). Le nouvel échangeur ne génère donc pas de trafic supplémentaire. Il permet une redistribution du trafic existant pour mieux répartir celui-ci sur les différents points d'échanges entre l'agglomération paloise et l'autoroute A64 et un report du trafic de la rocade de Pau vers l'autoroute A64, fluidifiant celle-ci aux heures de pointe notamment.

Les études de trafic réalisées prennent en compte les évolutions sociodémographiques prévisionnelles sur le périmètre d'étude du futur échangeur et se basent sur les données du SCOT (schéma de cohérence territoriale) du Grand Pau (évolution de la population, des emplois, des zones d'activités économiques, des mobilités). Hors du périmètre d'étude, les évolutions des trafics sur les générateurs externes sont estimées par l'application de taux de croissance annuels moyens (recommandés dans les circulaires officielles).

Les effets sur le trafic sont naturellement à considérer à partir du projet d'ensemble, c'est-à-dire en incluant les aménagements prévus sur le réseau départemental et les voiries communales. Ainsi, le Département des Pyrénées-Atlantiques, tout en rappelant que ces problèmes de congestion reflétaient le dynamisme du territoire, précise que les améliorations les plus notables sont surtout à attendre sur le quart nord-est de la rocade paloise. Les effets du passage dénivelé seront ainsi bien réels pour toutes les entreprises des zones d'activités Europa, Berlanne ou Fébus et pour les habitants des communes de l'Est de l'agglomération. Concrètement, le passage dénivelé sur l'axe de la rocade permettra aux gens qui arrivent de Morlaàs de s'insérer plus facilement, et donc de fluidifier la circulation à l'heure de pointe du matin sur cet axe Nord-Sud très emprunté.

VINCI Autoroutes indique que l'ensemble des études de trafic ne se sont pas finalisées et qu'elles vont se poursuivre lorsque le choix de la variante retenue sera définitivement fixé. Ces informations complémentaires pourront être communiquées au public lorsqu'elles seront disponibles et seront intégrées au dossier d'enquête publique le moment venu.

Sur la desserte des territoires

Les maîtres d'ouvrage confirment que l'un des apports essentiels du projet est d'améliorer la desserte des territoires, tant pour ses habitants que pour ses entreprises.

La nouvelle infrastructure est destinée aux personnes qui travaillent sur les zones d'activités du territoire, à celles qui viennent assister à un match de la Section Paloise au stade du Hameau ou faire leurs courses dans les commerces du secteur.

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

Il permettra également d'accompagner le développement démographique à venir.

Sur le prix du péage

VINCI Autoroutes précise que les études de trafic réalisées prennent bien en compte dans les paramètres de modélisation : le coût du péage, ainsi que le temps de parcours des différents itinéraires possibles (facteur important pour les automobilistes). Les résultats montrent que le nouvel échangeur permet d'écarter une partie des trafics de la rocade vers l'autoroute. L'utilisateur type serait un automobiliste déjà engagé sur l'autoroute, venant donc d'assez loin, qui sans cet échangeur, serait sorti à Pau Centre ou à Soumoulou. Le projet devrait donc avoir l'effet attendu de report d'une partie du trafic de la rocade de Pau sur l'autoroute.

Une partie des coûts d'investissement sont en effet supportés par VINCI Autoroutes au moyen du péage. Pour l'ensemble des autoroutes concédées en France, l'État a retenu le principe de l'utilisateur-payeur. En d'autres termes, c'est l'utilisateur qui assure la prise en charge du service et des coûts d'exploitation et d'investissement de l'autoroute.

Autour de cette logique, les tarifs du péage comme leur augmentation sont fixés par les contrats de concession qui lient les sociétés d'autoroutes à l'État. Il n'est pas prévu de déroger à cette règle fixée par l'État, y compris pour des usages locaux.

La tarification du péage sera précisée par l'État préalablement à l'ouverture de l'échangeur. Elle sera établie en cohérence avec les tarifs de l'autoroute A64.

• **Thème n°2 : Enjeux & opportunités du projet**

Plusieurs enjeux ont été au cœur des échanges avec le public : les délais et le coût du projet, ses effets sur l'attractivité du territoire, et plus largement sur les enjeux de mobilités et de réchauffement climatique.

Ces sujets essentiels ont engendré un grand nombre de contributions (340).

Le délai de mise en œuvre de l'infrastructure

• **Analyse des avis exprimés**

Globalement, le public qui s'est exprimé en faveur du projet (près de 60% des contributeurs) a manifesté son souhait de le voir mis en service au plus tôt, certains rappelant que cet équipement était attendu depuis plusieurs décennies. Le constat d'un engorgement important et quotidien de la rocade du nord de Pau en est la principale cause. Le projet d'échangeur est ainsi perçu comme particulièrement nécessaire à la fluidification du trafic au nord-est de Pau et au soulagement des échangeurs de Pau centre et de Soumoulou.

Ce sentiment est exprimé tant par des habitants des communes voisines de l'échangeur, des personnes travaillant dans les différentes zones d'activités du secteur et des usagers de l'A64 transitant par Pau. Tous expriment un même besoin urgent d'aménagement, allant pour certains jusqu'à regretter le délai de 5 ans annoncé pour la réalisation du projet. Cette attente s'est également fortement manifestée lors de l'atelier « économie » réunissant des représentants des entreprises et des fédérations professionnelles.

• **Quelques extraits**

- « *Ce nouvel échangeur (dont on parle depuis trop longtemps sans suite) devient une nécessité absolue tant la circulation sur la rocade nord est surchargée à certains moments de la journée. C'est une évidence qu'il faut désengorger cette route !* »
- « *Très nécessaire pour qui habite et/ou travaille dans le secteur. Une fluidité de la circulation sur la rocade pourra en être un bénéfice immédiat ! Dommage qu'il faille attendre encore 5 ans !* »
- « *Enfin, cela arrive, cet échangeur permettra de désengorger l'entrée de l'autoroute de Pau Centre, mais également et surtout de désengorger la rocade Nord de Pau.* »
- « *Ce projet aurait dû déjà être réalisé depuis bien longtemps. Je le trouve particulièrement pertinent et vraiment indispensable d'abord pour les locaux et tous les voyageurs en direction de Pau Est. Cela va désengorger l'arrivée dans la ville de Pau...* »
- « *La seule critique que je peux émettre sur ce projet, c'est qu'il va nous falloir attendre encore 5 ans pour en bénéficier : ne pourrait-on pas abréger ce délai ?* »
- « *Qui va s'assurer tout au long du projet que les morceaux s'assemblent bien et que l'objectif global va être bien atteint ?* »

Le coût et le financement des projets

- **Analyse des avis exprimés**

Les personnes favorables au projet ne s'expriment que très peu sur le sujet. À l'inverse, la question du coût du projet est principalement abordée par des personnes opposées à un investissement soutenant l'utilisation de la voiture. Ils remettent en cause l'utilité de cet investissement en considérant que l'agglomération paloise dispose d'un nombre suffisant d'échangeurs et émettent des doutes sur l'importance des engorgements routiers à l'échelle de l'agglomération. Pour eux, les éventuels apports du projet (gain de temps, meilleure accessibilité) ne justifieraient pas de tels investissements qui, de plus, devraient, selon eux, prioritairement être orientés vers les mobilités douces et les transports collectifs (voir « *Nouvelles mobilités* »).

Enfin, la question de l'impact éventuel de cet investissement sur les usagers de l'autoroute (prix du péage) ou encore sur les contribuables a été posée lors de la concertation.

- **Quelques extraits**

- « *Le projet me paraît coûteux et très important alors qu'il existe deux sorties très proches et que le contexte actuel nous démontre que l'argent public mériterait d'être investi dans des aménagements de déplacement doux et durables.* »
- « *Ce sera un investissement d'utilité publique* »
- « *L'objectif de désengorger la rocade et de répartir le trafic en donnant un accès direct aux entreprises sur l'A64 présente-elle un véritable gain de temps en rapport aux investissements prévus ?* »
- « *Comment les cofinanceurs trouvent-ils l'argent ? Etat et VINCI en augmentant les taxes et le prix des autoroutes et les autres ? Et si la rentabilité n'est pas atteinte ? VINCI va encore demander à l'État de combler le manque à gagner ? Donc encore nos impôts ?* »
- « *Est-ce vraiment utile d'investir dans cet échangeur ? Cet investissement sera obligatoirement répercuté sur le prix de l'autoroute et sur les impôts.* »

L'attractivité économique du territoire

- **Analyse des avis exprimés**

La majorité des contributions exprimées sur ce sujet considère le projet comme un atout pour le développement économique. Plus précisément, les avis exprimés soutiennent que les entreprises du nord-est de Pau seront mieux desservies grâce au projet, ce qui augmentera leur attractivité, favorisera la croissance du territoire et la création d'emplois.

Ce point de vue a notamment été rappelé lors de l'atelier « économie » rassemblant des représentants des entreprises locales et de fédérations professionnelles. Au-delà de l'amélioration attendue en termes de desserte du territoire, il a également été rappelé l'intérêt du monde économique pour les retombées locales du chantier.

Quelques contributeurs ont toutefois émis des doutes sur l'effet du projet sur l'économie locale, s'interrogeant sur un projet favorisant le développement de grandes entreprises industrielles ou logistiques, au détriment d'une économie de proximité.

- **Quelques extraits**

- « Cela va donner des perspectives économiques sur un accès autoroutier de l'A64 plus simple, plus rapide pour les entreprises locales de la zone Berlanne mais également du parc d'activité Pau-Pyrénées. »
- « Bonne initiative concernant ce projet pour augmenter le développement de la zone concernée et les créations d'emplois qui suivront automatiquement. »
- « Ce projet d'échangeur est indispensable à la fluidité du trafic mais aussi va permettre le développement économique des zones d'activités de Berlanne et Gaston Fébus. »
- « À quoi bon manifester son opposition à ce projet totalement aberrant dans la mesure où cet échangeur [...] va donner encore plus d'avantages concurrentiels à un e-commerçant installé là à dessein alors qu'on prétend favoriser le commerce palois en difficulté. »

Les nouvelles mobilités

- **Analyse des avis exprimés**

Les enjeux de mobilités ont été évoqués le plus souvent en réaction à la création d'un nouvel équipement considéré comme destiné uniquement à la voiture individuelle. La plupart des contributeurs s'exprimant sur ce thème sont donc en défaveur du projet, préconisant de développer en priorité pistes cyclables, transports en commun et liaisons ferroviaires.

D'autres points de vue souvent portés par des usagers de la rocade paloise - notamment lors des réunions publiques et sur le site Internet de la concertation – considèrent plutôt la complémentarité entre le projet d'échangeur destiné à fluidifier le trafic et des aménagements cyclables et piétons pour favoriser les mobilités douces, notamment pour l'accès aux zones d'activités pour les salariés des entreprises du secteur. La cohabitation de ces deux flux (voiture et cycliste notamment) devant s'exercer de manière sécurisée.

Enfin, la demande de création d'une aire de covoiturage au niveau du nouvel échangeur a régulièrement été évoquée tout au long de la concertation, que ce soit sur internet, dans les urnes ou lors des rencontres avec le public.

À noter que la proposition émise par la Ville de Pau de pacification du chemin Cami Salié Est par la création d'une voie verte n'a que très rarement reçu l'adhésion des contributeurs, même de la part de ceux préconisant ce type d'aménagement.

- **Quelques extraits**

- « Au moment où le GIEC nous dit qu'on doit changer nos modes de vie pour arrêter les émissions de gaz à effet de serre, je préférerais que l'argent prévu pour ce projet aille à des projets d'infrastructures de modes de transport pas ou peu émissifs (comme les pistes cyclables ou les transports en commun terrestres). »
- « Il vaudrait mieux utiliser cet argent pour créer des liaisons cyclables, pour relier Pau et Morlaàs par exemple, itinéraire très dangereux aujourd'hui pour les mobilités actives. »
- « Encore un projet à rebours du besoin de changement de nos mobilités. Nous devons urgemment sortir de la logique du tout camion - tout voiture. »
- « Pourquoi ne pas aller plus loin dans les aménagements en proposant un parking-relais et de covoiturage directement à cette nouvelle sortie et connecté à une ligne de transport en commun ? »
- « La variante sud avec passage inférieur [au giratoire Nobel] semble être la plus pertinente. Quel rôle néanmoins pour les piétons et vélos (Total, Teréga et entreprises autour représentent de nombreuses personnes) ? »
- « Quelle place pour les mobilités douces dans le projet ? »

Les enjeux climatiques

Analyse des avis exprimés

La concertation portant sur un projet d'aménagement routier, elle a naturellement suscité l'intérêt de plusieurs personnes, souvent représentants associatifs, soucieux de défendre les enjeux climatiques en lien avec l'émission de gaz à effet de serre. Les avis déposés sur ce thème sur la plateforme internet ont été complétés par quelques prises de position formelles lors des réunions publiques.

La quasi-totalité des contributions abordant le sujet de l'enjeu climatique est associée à une opposition à un projet considéré comme favorable au trafic routier. Elles mettent principalement en avant les engagements de la France pour la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que les rapports GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat).

Pour ces contributeurs, les préconisations qui sont énoncées dans l'ensemble des accords internationaux, rapports scientifiques et lois sur le climat sont en contradiction avec le projet. Celui-ci favoriserait le « tout routier » au détriment des mobilités douces et partagées (voir « *Nouvelles mobilités* »), et encouragerait l'artificialisation des sols, l'étalement urbain et l'émission de gaz à effet de serre (voir « *Environnement naturel* ») qui sont autant de phénomènes contraires à la lutte contre le changement climatique.

Ces prises de position portent sur des enjeux globaux voire planétaires et s'opposent par principe à la création d'une infrastructure routière, ne serait-ce qu'un nouvel échangeur sur une autoroute existante.

Pour d'autres contributeurs toutefois, la contradiction n'est pas irréversible : certains considèrent en effet que ce sujet essentiel doit être pris en compte à l'occasion d'études environnementales approfondies et traité à l'occasion de mesures compensatoires adaptées.

Quelques extraits

- « *Les défis du changement climatique, de la pollution, de la sédentarité sont incontournables et rendent caduque voire criminel ce projet d'un autre âge, qui va à rebours d'une transition urgente de nos modes de déplacement, et semble ignorer les derniers rapports du GIEC, les accords de Paris, mais aussi les objectifs du PDU qui sont de réduire la part modale de la voiture dans les déplacements.* »
- « *Je ne comprends pas qu'on continue en 2022 à concevoir et réaliser des projets qui favorisent directement une mobilité nuisible au climat, alors que les rapports du GIEC sont sans cesse de plus en plus alarmants, et que les accords de Paris ont été signés en 2015.* »
- « *Les pouvoirs publics s'engagent sur des stratégies neutralité carbone ou se disent préoccupées par l'épuisement des ressources, et pourtant dans les actes, une partie de l'effort est consacrée à rendre l'infrastructure routière plus efficace. En suivant et en encourageant une trajectoire exponentielle pour l'augmentation des flux de déplacements, comment pouvons-nous espérer limiter nos impacts écologiques quelles que soient les ruptures technologiques espérées ?* »
- « *N'est-il pas nécessaire de prévoir, maintenant que la solution routière arrive dans une impasse, une alternative réelle à la voiture ?* »
- « *L'échangeur va-t-il générer plus de trafic, et donc plus d'émissions de gaz à effet de serre ?* »

REPONSES APORTEES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

Sur les délais de réalisation du projet

Le délai de cinq ans avant la mise en service de l'échangeur est lié à la nécessité d'apporter une réponse adéquate aux enjeux d'un territoire dense et complexe. Cela requiert des études poussées qui devront se poursuivre tout au long de cette année 2022 et en 2023. L'objectif de ces études est notamment de préciser le tracé, de définir la meilleure intégration du projet dans le territoire en qualifiant puis limitant les impacts environnementaux potentiels et notamment les effets acoustiques et plus globalement les impacts sur le cadre de vie. Passé cette phase d'études, et après obtention des autorisations administratives, les travaux s'étaleront sur une durée pouvant aller de 2 ans à 2,5 ans, en fonction de la complexité des aménagements à réaliser et de leur phasage.

Quant aux travaux de réalisation du passage dénivelé, le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, maître d'ouvrage de cet équipement, rappelle que des études préliminaires sont encore nécessaires pour que le Département puisse engager les travaux prévus. L'enjeu étant d'optimiser le projet, tant du point de vue des réponses apportées en termes de gestion du trafic que de coût pour les finances publiques (près de 10 millions d'euros pour l'ensemble des aménagements financés par le Département).

L'ensemble des aménagements (l'échangeur, le passage dénivelé sur la rocade de Pau, les aménagements des voiries locales) est mené en coordination étroite (réunions d'avancement, avis sur les études de chaque aménagement, etc.) entre les trois maîtres d'ouvrage (VINCI autoroutes, le Département des Pyrénées-Atlantiques et la Ville de Pau) pour garantir la cohérence des aménagements entre eux et leur bon fonctionnement.

Focus sur les grandes étapes de réalisation d'un projet d'infrastructure :

Le planning d'un projet d'aménagement autoroutier tel que celui de l'échangeur de Pau-Morlaàs s'articule autour de grandes étapes indispensables à l'engagement des travaux de celui-ci.

La mise au point du projet requiert un partenariat étroit, tant dans sa définition que de son financement, entre l'État concédant, VINCI Autoroutes et toutes les parties prenantes du projet, parmi lesquelles les collectivités territoriales à l'origine de la demande de l'aménagement autoroutier.

- **La première étape** consiste en la réalisation d'études préliminaires qui permettent à VINCI Autoroutes et ses partenaires d'étudier, dans un premier temps, l'opportunité du projet et sa faisabilité. Réalisées après l'accord de l'État concédant, ces études ont pour but d'exposer les enjeux d'aménagement du territoire, les perspectives socio-économiques du secteur, ainsi que l'impact du projet sur l'environnement. Elles présentent et comparent les solutions envisageables pour répondre à l'aménagement à réaliser.

Ce dossier, validé par les partenaires du projet, est présenté aux services de l'État, qui, s'il le juge opportun, peut décider d'engager une nouvelle phase d'étude (le Dossier de Demande de Principe) dont l'objectif est de définir plus finement le programme des scénarios privilégiés. Les modalités de financement du projet sont alors à définir entre VINCI Autoroutes et les co-financeurs du projet, sous l'égide de l'État.

Parallèlement, VINCI Autoroutes, à travers la concertation, porte à la connaissance du public les différentes variantes étudiées, l'informe du coût et du calendrier, ...

Après l'instruction du Dossier de Demande de Principe, l'État peut décider de poursuivre le projet au travers d'une Décision Ministérielle qui établit le scénario à réaliser.

- **La deuxième étape** consiste en la réalisation des études d'avant-projet, au cours desquelles l'implantation du projet est définie ainsi que la plupart de ses composants (altimétrie, équipements de sécurité, système d'assainissement, etc.). Pour cela, des données complémentaires de terrain sont à acquérir :
 - o des relevés topographiques, des investigations sur les infrastructures existantes, des sondages géotechniques, des levées hydrauliques, etc.
 - o des inventaires faune/flore réalisés sur une période d'un 1 pour disposer d'un cycle biologique complet,

Ces données vont permettre d'étudier plus précisément la solution retenue en tenant compte des enjeux du site (environnement humain, naturel), des contraintes techniques (par exemple la présence de réseaux, relief vallonné, nappe d'eau...) afin de proposer la solution qui s'intègre le mieux dans le territoire dans le cadre de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser (ERC) »¹.

- Sur la base du projet défini à l'avant-projet, **la troisième étape** s'attache à la réalisation des dossiers réglementaires, nécessaires pour obtenir les autorisations de réaliser les travaux (autorisation vis-à-vis de la réglementation environnementale, autorisation d'acquérir les emprises foncières...). Ces dossiers sont ensuite instruits par les différentes administrations (Préfecture, DDTM², DREAL³, etc.) qui vérifient la conformité du projet aux règlements en vigueur (Code de l'environnement par exemple) avant de prendre les arrêtés associés. Cette étape obligatoire est le gage de la réalisation d'un projet le plus respectueux possible du territoire dans lequel il s'inscrit.

Parallèlement à l'instruction des dossiers réglementaires, VINCI Autoroutes poursuit les études dans une dernière phase dite « Projet » pour définir les modalités de réalisation des travaux, et élabore les dossiers de consultation des entreprises qui réaliseront les travaux.

- **La quatrième étape** est celle de la consultation des entreprises de travaux. Elle comprend un temps de réponse permettant aux entreprises de préparer leurs offres, un temps d'analyse des offres par le maître d'ouvrage et une passation en commission de contrôle préalablement à l'attribution des marchés de travaux aux entreprises retenues. Ce processus réglementé garantit un accès équitable aux marchés de travaux et une égalité de traitement des candidats.

¹ La démarche « Éviter, Réduire, Compenser (ERC) » 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 du projet sur l'environnement. Si cela n'est pas possible, il cherche à les réduire ou les limiter par des mesures dites de réduction. Enfin, si malgré ces efforts, des impacts résiduels sont constatés, il devra mettre en place des mesures de compensation de ces derniers.

² DDTM : Direction départementale des territoires et de la mer

³ DREAL : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

C'est à l'issue de ces quatre grandes étapes que les travaux peuvent débuter. Préalablement au démarrage effectif des travaux, les entreprises se préparent : elles élaborent leur organisation de chantier, commandent tous les matériaux et matériels nécessaires aux travaux, et s'installent à proximité du site des travaux.

Le chantier peut ensuite débuter avec plusieurs étapes de réalisation :

- Les mesures compensatoires en faveur de l'environnement
- Le dégagement des emprises (débroussaillage, déplacement éventuel des réseaux, etc.)
- Les terrassements (déblais, remblais)
- Le système d'assainissement (création de fossés de recueil des eaux le long des bretelles menant à des bassins de traitement)
- La chaussée (sur laquelle les véhicules circulent)
- Les équipements de sécurité (glissières de sécurité, clôtures)
- La signalisation (peinture au sol, marquages spéciaux, panneaux de signalisation et de police)
- Les aménagements paysagers.

Ces travaux se déroulent sous circulation afin de limiter au maximum la gêne aux usagers. Cela nécessite la mise en œuvre de dispositions particulières pour protéger les conducteurs qui passent à proximité du chantier et les personnes qui travaillent sur le chantier (séparateurs de voies, panneaux de signalisation jaune temporaires, déviations, réduction de voies...).

Sur le coût et le financement du projet

Depuis 2006, VINCI Autoroutes a investi près de 13,9 milliards d'euros pour le financement, la construction, l'entretien, la maintenance et la modernisation des réseaux dont il est gestionnaire pour le compte de l'État, ainsi que pour l'amélioration constante des services proposés aux usagers. La concession permet de financer ces investissements grâce au seul péage, acquitté par l'ensemble des usagers du réseau, y compris étrangers, sans peser ni sur les contribuables, ni sur les finances publiques. Les sociétés concessionnaires de VINCI Autoroutes poursuivront en 2022 leur politique d'investissements en faveur de l'amélioration des déplacements du quotidien, de la décarbonation des mobilités et de l'aménagement du territoire.

Dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier et des projets liés qui ont fait l'objet de conventions de financement spécifiques ces dernières années (comme celui de Pau), l'État a appelé à la participation des collectivités territoriales en complément car ces nouveaux aménagements répondent à des besoins de déplacement locaux qui concernent plus directement les usagers du territoire.

Pour un coût estimé de l'échangeur à 18,55 millions d'euros hors taxes, la participation des collectivités s'élève à 1,55 M€ : 1,15 M€ pour le Département des Pyrénées-Atlantiques ; 0,9 M€ pour la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées ; 0,5 M€ pour la Communauté de communes Nord Est Béarn. Les 17M€ restants sont à la charge de VINCI Autoroutes.

Sur l'attractivité économique

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

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

Le positionnement de l'échangeur au sud de l'autoroute répond à ce double enjeu : il permet un raccordement direct sur la rocade et dessert les principales zones d'activités du territoire.

Sur les nouvelles mobilités

Le sujet est considéré par les maîtres d'ouvrage comme incontournable, du fait de l'importance des flux pendulaires dans cette zone. Les partenaires du projet se sont d'ailleurs réunis durant la concertation pour évoquer ce sujet qui a été plusieurs fois abordé par le public : le projet d'origine ne comportait pas d'aire de covoiturage mais ce point pourrait évoluer pour tenir compte des avis exprimés lors de la concertation.

Aussi, VINCI Autoroutes déposera un dossier dans le cadre des discussions avec l'État sur un contrat de plan pour proposer la réalisation d'une aire de covoiturage à la sortie du projet d'échangeur Pau-Morlaàs.

Concernant les aménagements prévus sur le réseau départemental, le Département des Pyrénées-Atlantiques indique que, comme pour tous les projets d'aménagement routier, un volet mobilités douces est prévu, de façon à sécuriser l'accès pour les piétons et les cyclistes, notamment au niveau des franchissements. Ce volet sera d'autant plus important dans ce secteur où cohabitent à la fois des bureaux et des commerces.

Les aménagements concernant les nouvelles mobilités, et les mobilités douces plus particulièrement, vont être étudiés plus précisément dans les mois à venir pour être présentés dans le dossier d'enquête publique.

Sur les enjeux climatiques

VINCI Autoroutes confirme que l'effet attendu de l'échangeur n'est pas d'induire de nouveaux trafics routiers (indépendamment de la croissance liée aux facteurs socio-économiques), mais de permettre un report du trafic existant. Les 6700 véhicules attendus sur le futur échangeur circulent déjà soit sur l'autoroute, où ils empruntent les deux échangeurs de Pau-Centre et Soumoulou, soit sur le réseau départemental. Ce report de trafic va rééquilibrer la circulation sur l'ensemble de l'agglomération, fluidifier le trafic, et ainsi limiter la pollution en raccourcissant les temps de parcours et le volume d'embouteillages.

VINCI Autoroutes précise également que l'autoroute pourrait à l'avenir devenir le support d'une mobilité collective décarbonée, faisant le pari de nouveaux usages (pour lutter notamment contre l'autosolisme) et de technologies moins génératrices de gaz à effet de serre (comme les véhicules électriques). Cette politique de décarbonation des mobilités routières est d'autant plus importante que la configuration du territoire béarnais laisse penser que l'automobile restera à l'avenir un mode de déplacement très utilisé, du fait de la difficulté d'y implanter des transports collectifs.

Les maîtres d'ouvrage s'accordent d'ailleurs pour considérer qu'il faut agir sur les deux volets à la fois : la décarbonation des mobilités, et le désenclavement du Béarn, tout aussi important dans un contexte d'affirmation des métropoles régionales.

In fine, le projet d'échangeur permettra de progresser sur le volet climatique en réduisant la congestion automobile. L'intégration des mobilités douces ainsi que des équipements tels qu'un parking de covoiturage seront examinés par les maîtres d'ouvrage, en lien avec les services de l'Etat.

• **Thème n°3 : Environnement humain**

Globalement, les enjeux environnementaux ont relativement peu été abordés (146 fois) par rapport aux thèmes vus précédemment. Ils se divisent en deux sous-thèmes : l'environnement humain (contributions concernant la gêne des travaux, les nuisances sonores, l'impact sur l'agriculture et sur le foncier) et l'environnement naturel (contributions concernant l'eau, la qualité de l'air, le paysage et la biodiversité).

Naturellement, la plupart des avis et questions émis sur ces sujets expriment des inquiétudes sur les effets potentiels des ouvrages sur leur environnement.

La gêne durant les travaux

- **Analyse des avis exprimés**

Relativement peu de contributeurs se sont exprimés sur les nuisances liées aux travaux. Ce sont les travaux liés au passage dénivelé sur le giratoire Nobel et à l'aménagement du chemin Cami-Salié qui questionnent le plus (voir « voiries communales » et « réseau départemental »). Les perturbations engendrées par ces travaux inquiètent certains usagers de la rocade, que ce soit pour accéder aux zones d'activités ou traverser l'agglomération.

Lors des réunions publiques notamment, quelques riverains se sont interrogés sur la manière dont sera géré le trafic sur les axes secondaires durant ces travaux.

Enfin, le bruit engendré par le chantier a été ponctuellement évoqué.

- **Quelques extraits**

- « Cela va apporter des nuisances aux habitants de Sendets, que ce soit pendant la longue durée des travaux que par la circulation intense que cela va créer. »
- « Quand commenceraient les travaux ? Durée des travaux ? Horaires des travaux ? Jour ? Nuit ? Les deux ? Accessibilité de la zone Europa pendant les travaux ? »
- « Suis salariée sur la Zone Europa qui regroupe de très nombreuses entreprises. Lorsque nous lisons ce projet, quelles seront les conséquences sur nos trajets Maison-Bureau durant les travaux ? »

Les impacts acoustiques

- **Analyse des avis exprimés**

La majorité des contributions sur ce sujet met en avant la crainte que le trafic induit dans le secteur de l'aménagement aggrave les nuisances actuelles et perturbe la tranquillité des riverains. Ces inquiétudes se sont également manifestées lors des réunions publiques, ciblant notamment l'augmentation éventuelle du trafic sur l'A64.

À l'inverse, quelques contributions évoquent – et espèrent – une possible réduction des nuisances sonores pour les riverains de la rocade, qui verront une partie du trafic reporté sur l'autoroute.

- **Quelques extraits**

- « *Beaucoup de nuisances pour les particuliers et riverains. Qui a envie d'habiter à côté d'un échangeur !? »* »
- « *Quelles prises en compte des habitants résidant dans les lotissements (Merisiers/Clos des Lys) situés à proximité de l'échangeur autoroutier tant au niveau des nuisances sonores que de la sécurité des personnes ? »* »
- « *Dans le projet global, est-il intégré une réévaluation des impacts acoustiques de l'A64 (compte tenu donc de la probable augmentation de trafic) entre les échangeurs de Lescar et de Soumoulou ? »* »
- « *Avec l'augmentation du trafic sur l'A64, quel est l'impact du projet sur le Plan d'exposition au bruit ? »* »

Les effets sur l'activité agricole

- **Analyse des avis exprimés**

Pour la grande majorité des contributeurs qui se sont exprimés sur le sujet, ce projet aura des impacts sur les terres agricoles du secteur, considérées comme riches et à haut potentiel agronomique (des terres noires). De manière concrète, les chemins d'accès à ces parcelles doivent être un point de vigilance pour les maîtres d'ouvrage.

Les réunions publiques furent aussi l'occasion pour des agriculteurs et leurs représentants de faire part de leurs inquiétudes plus globale sur la consommation des terres agricoles à proximité de l'agglomération. Ce fut d'ailleurs l'occasion pour les représentants agricoles du canton de Pau-Est de manifester leur souhait d'être étroitement associés à la poursuite de la réflexion sur le projet.

À noter que la plupart des avis concernant plus largement les enjeux du réchauffement climatique (*voir « Enjeux climatiques »*) évoquent également les conséquences du grignotage des terres agricoles.

- **Quelques extraits**

- « *Je défends les agriculteurs pour qu'ils aient un accès convenable à leurs terres qui sont leur outil de travail. Faire attention à l'activité agricole, "préservé les accès" et autres. »* »
- « *Comment prendre en compte l'activité agricole ? Quelles seront les mesures prises concernant les emprises de l'échangeur et des routes secondaires sur un secteur de terres noires particulièrement fertiles ? »* »
- « *Ce serait encore de l'artificialisation de terres agricoles au profit du développement des transports routiers, soit le contraire des réponses à la crise climatique. »* »
- « *Ce projet va détruire des milliers d'hectares de terres agricoles les plus riches du département, alors qu'il nous faut penser de plus en plus à développer notre indépendance vivrière, particulièrement sur la ceinture de l'agglomération. »* »

L'impact sur le foncier et le bâti

- **Analyse des avis exprimés**

Plusieurs personnes se sont exprimées sur ce thème en raison de la localisation de leur propriété dans le secteur du projet, souvent en bordure des voiries communales et départementales concernées par des travaux de réaménagement. Ces contributeurs se sont principalement manifestés lors des permanences et des réunions publiques. La cohabitation entre le futur échangeur et les lotissements accueillant les gens du voyage situés dans le secteur concerné par la variante Sud (voir « Variante préférentielle ») a également été évoquée.

Là aussi, les personnes sensibles aux enjeux climatiques ont rappelé que l'artificialisation des sols et l'étalement urbain qui, selon eux, seraient provoqués par cet échangeur entrent en dissonance avec l'urgence climatique (voir « Enjeux climatiques »).

- **Quelques extraits**

- « Si ce projet se réalise, j'aurais aimé le temps venu [savoir] si vous décidez d'acquérir les emprises seulement ou bien les parcelles concernées entières. »
- « Quand les propriétaires concernés par les travaux prévus seront tenus informés ? »
- « Les Gens du Voyage stationnant à l'année sur les terrains familiaux ou en errance à proximité des zones de travaux seront-ils impactés par le développement de ce nouvel équipement ? »
- « Nous allons artificialiser des dizaines d'hectares alors que chaque année nous sommes déjà au-dessus de ce que nous avons précisé dans le Schéma de Cohérence territoriale. Nous mettons en place des outils (SCOT, PLUi) mais nous ne nous conformons pas à ces documents. »
- « Favoriser la périurbanisation au nord-est de Pau alors qu'on prétend vouloir atteindre la zéro artificialisation des sols. »

REPONSES APORTEES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

Sur la gêne des travaux

C'est un enjeu important qui sera étudié précisément dans les phases d'études ultérieures, une fois le programme des aménagements bien défini. Les travaux de l'échangeur et des aménagements connexes urbains devront se coordonner pour limiter la gêne des usagers/riverains et garantir les circulations sur le secteur.

Concernant les travaux au niveau du rond-point Nobel, le Département des Pyrénées-Atlantiques indique qu'ils se dérouleront en assurant le maintien de la circulation sur la rocade et la RD943. Les modalités restent à définir et le Département a conscience que ces travaux constitueront une gêne, mais que tout sera fait pour en limiter l'ampleur et la durée (travail de nuit sur des secteurs non habités, etc.).

Pour l'ensemble de ces travaux, des informations régulières seront faites en amont du démarrage des travaux et pendant toute la durée de ces derniers à destination des riverains, des entreprises, des usagers et du public en général par le biais de plusieurs dispositifs de communication. Des signalisations claires (panneaux) seront mises en place sur les routes.

Sur les impacts acoustiques

VINCI Autoroutes précise que des évaluations sont prévues dans le cadre des études détaillées qui seront menées après la phase de concertation. Les résultats seront présentés au plus tard lors de l'enquête publique

L'installation de protections phoniques sera décidée en cas de dépassement des seuils fixés par la réglementation.

Sur l'activité agricole

Les maîtres d'ouvrage reconnaissent unanimement l'importance de l'enjeu agricole pour le projet ainsi que la qualité des terres agricoles du secteur.

La Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées indique que la vocation agricole des parcelles situées à l'extérieur de la rocade est déjà pleinement affirmée dans le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), qui assure de fait une protection juridique de ces terres agricoles.

Sur le foncier et le bâti

Le foncier est évidemment un enjeu majeur pour l'ensemble des propriétaires, exploitants agricoles et riverains du projet. À ce stade, le projet n'est pas suffisamment avancé pour connaître précisément les parcelles qui seront concernées par les travaux.

Le projet suit en effet un processus d'étude bien précis jusqu'à l'enquête publique. Si l'implantation de l'échangeur est à ce stade bien calée et ne devrait que peu évoluer, il est nécessaire de mener maintenant des études plus approfondies, dites d'avant-projet, qui permettront de définir de façon plus précise le tracé de tous les aménagements, notamment sur le réaménagement des voiries et du giratoire Nobel. Les plans d'implantation de l'ensemble des aménagements seront donc affinés avant de définir exactement quelles seront les parcelles concernées, les besoins fonciers sur celles-ci et les éventuels impacts associés.

C'est sur cette base que les propriétaires seront informés par les maîtres d'ouvrages des impacts du projet sur le foncier les concernant. Cet échange devrait se tenir avant l'enquête publique. Les acquisitions foncières nécessaires se feront en priorité dans le cadre de négociations amiables avec les propriétaires concernés.

• **Thème n°4 : Environnement naturel**

Le thème de l'environnement naturel a été abordé 64 fois et regroupe trois sous-thèmes : la qualité de l'air, le paysage et la biodiversité.

La qualité de l'air

- **Analyse des avis exprimés**

La majorité des contributions qui traitent des effets du projet sur la qualité de l'air relèvent les contradictions avec les enjeux liés au réchauffement climatique dans leur ensemble, en lien avec la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre (*voir « Enjeux climatiques »*).

La plupart de ces contributions déplorent justement que les investissements ne soient pas dirigés vers des initiatives permettant de réduire les pollutions liées aux transports (préférence pour le train et les mobilités douces).

A contrario, quelques contributeurs s'interrogent sur la conséquence de la réduction des embouteillages dans l'agglomération paloise sur les émissions de gaz à effet de serre, estimant que l'on pollue plus à l'arrêt dans les bouchons que lorsque la circulation est fluide.

- **Quelques extraits**

- *« N'avez-vous vraiment d'autre vision de votre cadre de vie que d'y amener toujours plus de camions, voitures, et autres producteurs de bruits et gaz d'échappement ? »*
- *« Il est reconnu que la vitesse supérieure des 6700 voitures jours qui emprunteront le tronçon, augmentera mécaniquement les émissions GES de 10%. »*
- *« Il me semble plus important d'éviter de dégrader la qualité de l'air et un nouvel échangeur engendrerait une augmentation de la pollution. »*
- *« Tout ce qui contribue au désengorgement des zones urbaines et permet une fluidité gage d'économie de carburants mais aussi une baisse significative de la pollution correspond à des projets intelligents qu'il faut encourager même si l'investissement financier peut paraître important au départ. »*
- *« L'échangeur va-t-il générer plus de trafic, et donc d'émissions de gaz à effet de serre ? »*

Le paysage

- **Analyse des avis exprimés**

Les inquiétudes exprimées concernent essentiellement l'emprise du futur échangeur et la nature des parcelles impactées, ainsi que l'évolution du secteur du Cami Salié Est. Les effets induits de l'arrivée de l'échangeur en termes de développement urbain au nord-est de Pau interrogent certains participants.

Des contributeurs demandent ainsi une meilleure prise en compte des enjeux paysagers dans le projet, ayant le sentiment que le sujet a été peu présenté lors de la concertation publique.

- **Quelques extraits**

- « Je trouve qu'un tel projet aggraverait la fragmentation écopaysagère. »
- « Un projet sans enjeux paysagers qui va défigurer notre Cami Salié historique. Dans ce genre de projet, il faut a minima prévoir un paysagiste et un projet paysager compensant la bétonisation, l'imperméabilisation des sols excessive de ce genre d'ouvrage. »
- « Les paysages de grands hangars à proximité d'échangeurs sont-ils bien ceux que nous souhaitons favoriser et développer dans notre territoire ? Des alternatives plus humaines, et tout simplement plus belles ont-elles été considérées sérieusement ? »
- « Projet opportun pour réguler la circulation localement valoriser et développer économiquement la zone nord est de Pau. Nécessité de l'intégrer au niveau du paysage. »

La biodiversité

- **Analyse des avis exprimés**

Le sujet a été essentiellement abordé par les représentants des associations de défense de l'environnement et par des personnes porteuses des enjeux climatiques.

Lors de la réunion d'information dédiée aux enjeux environnementaux, les associations présentes ont notamment soulevé la question de la continuité des trames vertes et bleues⁴ à l'échelle de l'agglomération et de leur prise en compte dans les impacts du projet.

De même, la question de la préservation du bois situé au nord de l'autoroute a été évoquée dans la comparaison des variantes Nord et Sud (voir « variantes »).

Par ailleurs, comme constaté pour le thème de la qualité de l'air, des arguments liés aux impacts potentiels du projet sur la biodiversité ont été rappelés par les défenseurs des enjeux climatiques opposés par principe à tout projet routier.

⁴ La Trame verte et bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de planification de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements.

La Trame verte et bleue contribue à l'amélioration de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau. Elle s'applique à l'ensemble du territoire national à l'exception du milieu marin.

- **Quelques extraits**

- « Il faut arrêter de privilégier notre confort au détriment de notre environnement et notre biodiversité ! »
- « C'est un choix archaïque, à rebours des préconisations des scientifiques, prédateur pour la biodiversité et qui menace nos conditions d'habitabilité. »
- « Cette réalisation sera un bonheur pour les Palois et leurs voisins et sans doute un atout économique. [Mais] Je souhaite qu'il empiète le moins possible sur les terrains agricoles et que soient prévus des cheminements pour la faune sauvage. »
- « Quels impacts sur l'écosystème ? »
- « Y a-t-il un risque de ruissellement des eaux de pluie, dû à l'imperméabilisation des sols ? »
- « Les trames vertes et bleues ont-elles été prises en compte dans la conception du projet ? »

REponses Apportees par les Maîtres d’Ouvrage

Sur la qualité de l’air

Le sujet rejoint les préoccupations abordées sur le chapitre des enjeux climatiques.

VINCI Autoroutes a ainsi indiqué que l’effet attendu de l’échangeur n’est pas d’induire de nouveaux trafics routiers (indépendamment de la croissance liée aux facteurs socio-économiques), mais de permettre un report du trafic existant. Les 6700 véhicules attendus sur le futur échangeur circulent déjà soit sur l’autoroute, où ils empruntent les deux échangeurs de Pau-Centre et Soumoulou, soit sur le réseau départemental.

Ce report de trafic va rééquilibrer la circulation sur l’ensemble de l’agglomération, fluidifier le trafic et ainsi limiter la pollution en raccourcissant les temps de parcours et le volume des embouteillages.

Une étude air/santé sera réalisée dans la suite des études ultérieures. Les résultats seront présentés dans le dossier d’enquête publique.

Sur le paysage

L’effet du projet sur les paysages devra en effet être pris en compte dans le cadre des études de détail qui seront intégrées au dossier d’enquête publique.

Par ailleurs, concernant une évolution des paysages provoquée par un éventuel développement urbain induit par l’arrivée de l’échangeur, la Ville de Pau confirme que la volonté des collectivités n’est pas de modifier le plan d’urbanisme pour permettre l’implantation de nouvelles activités, mais au contraire de maîtriser au mieux l’usage du foncier dans le secteur.

Sur la biodiversité

Les maîtres d’ouvrage confirment que la démarche ERC (« éviter, réduire, compenser ») sera appliquée tout au long du projet. Aussi, les retours d’expérience menés par VINCI Autoroutes sur d’autres projets d’échangeurs montrent qu’il est possible grâce à la compensation de recréer des conditions propices à la régénération de nombreuses espèces, y compris des espèces en voie de disparition comme le vison d’Europe. L’évitement et la réduction des impacts seront cependant toujours privilégiés, partant du principe que la meilleure des compensations est celle qui a pu être évitée.

Concernant les trames vertes et bleues, VINCI Autoroutes précise qu’un bureau d’études a été mandaté pour la réalisation de diagnostics faune/flore. À ce stade, il ressort des investigations de terrain et de l’important travail bibliographique réalisé que le projet n’aurait pas d’impact sur les trames vertes et bleues régionales, situées plus au nord. Des sous-trames locales seraient en revanche concernées : le cours d’eau de l’Aygue Longue, des corridors dans des espaces boisés, ainsi que des haies utilisées pour le passage de la faune.

L'analyse comparative des variantes Nord et Sud de l'échangeur montre que les impacts sur l'environnement seraient plus forts avec la variante Nord, notamment du fait de la présence de l'Aygue Longue et de l'enclavement de l'espace boisé classé situé au nord de l'autoroute.

Enfin, concernant le ruissellement des eaux de pluie, VINCI confirme que le risque sera pris en compte dans la conception du projet. L'eau de ruissellement sera captée au moyen de bassins de rétention, et restituée ensuite à faible débit, après traitement, comme le prévoit la « Loi sur l'eau ». C'est une obligation réglementaire. Le recours à un revêtement drainant peut être mis en place ponctuellement mais cette technologie ne résout pas tous les problèmes et n'est pas toujours appropriée.

● **Thème n°5 : Les variantes proposées et la variante préférentielle**

Lors de cette concertation, le sujet des variantes proposées pour l'aménagement de l'échangeur a été abordé régulièrement (66 fois), à la fois dans les contributions reçues et lors des temps de rencontres.

● **Analyse des avis exprimés**

Au-delà du projet d'échangeur approuvé sur le principe par une majorité de contributeurs (environ 60%), la question de la variante d'aménagement a été largement débattue, la plupart du temps en réaction par rapport à la variante préférentielle proposée par les porteurs du projet.

Ainsi, les expressions recueillies sur ce thème portent en majorité sur les effets potentiels de la variante Sud (préférentielle) et sur les éventuelles difficultés pour l'intégrer au mieux dans son environnement à la fois agricole, urbain et naturel.

Certains ont ainsi pu comparer avec la variante Nord, considérant que cette dernière faciliterait l'accès à l'échangeur pour les usagers – habitants et entreprises - venant de Morlaàs, tout en présentant des impacts similaires sur l'activité agricole et sur le foncier. Ainsi, lors des réunions publiques, les maîtres d'ouvrage ont été interrogés sur les critères, présentés dans le dossier de concertation, ayant orienté le choix de la variante préférentielle. La question des aménagements connexes à réaliser pour raccorder l'échangeur à la rocade paloise est naturellement apparue au fil des échanges sur le choix de la variante.

Quelques contributeurs ont aussi souhaité affirmer leur soutien à la variante Sud, notamment des usagers de la route de Morlaàs et les représentants des entreprises présents à l'atelier « économie ».

Enfin, parmi les quatre autres variantes étudiées et non retenues, un seul participant a manifesté sa préférence pour la variante n°6 se raccordant à la fois sur les ronds-points Nobel (au sud) et Berlanne (au nord).

● **Quelques extraits**

- *« La variante Nord est la plus simple, la plus réaliste à moyen terme, et très probablement la moins coûteuse financièrement et humainement. »*
- *« Il n'y a pas eu de débat et de concertation sur le positionnement de l'échangeur au NORD-MORLAAS ou au SUD-IDRON. En effet, ce positionnement au SUD ne résoudra pas forcément les problématiques de circulation à l'EST, NORD-EST de l'agglomération Paloise. »*
- *« En espérant que la variante Nord soit réellement abandonné. Quelle idée d'utiliser le rond-point de Berlanne complètement embouteillé dans les 3 sens depuis déjà plus de 10 ans et à proximité de nombreux quartiers d'habitations... »*
- *« La variante 3 (Sud) me semble d'un accès compliqué, avec plusieurs carrefours. De plus, un lotissement relativement neuf, avec une quarantaine d'habitations, situé au Nord du Chemin Salié, va être considérablement affecté ! Ne peut-on pas envisager un accès plus direct depuis la RD817 ? Si la variante 3 (Sud) ne peut être modifiée, je préfère la variante 2 (Nord). »*
- *« Entre la variante Sud et Nord, qu'elle est la solution la plus économique et la plus rapide à mettre en œuvre ? »*
- *« Pourquoi la variante 6 n'a-t-elle pas été retenue ? »*

REPONSES APORTEES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

VINCI Autoroutes rappelle qu'une analyse comparative multicritères des deux variantes proposées est présentée dans le dossier de concertation.

Ainsi, la variante Nord avait fait l'objet d'un jugement moins favorable que la variante Sud sur la base de plusieurs critères : un trafic important qui perdurera sur la route de Morlaàs pour venir rejoindre l'échangeur ; son incidence sur le cadre de vie, avec un débouché dans un secteur qui accueille des zones résidentielles densément peuplées ; et des enjeux environnementaux plus importants du fait de la présence d'un bois abritant des espèces protégées. Sur ce point, les impacts sur la faune et la flore seraient moindres dans la variante Sud, avec en outre davantage de possibilités de compensation.

En termes de services rendus aux territoires, tant en matière de qualité de desserte des grands secteurs économiques palois que de fluidité du trafic sur la rocade, la variante Sud présente, là aussi, le plus d'avantages. Enfin, le secteur sud présente également plus de capacité pour aménager une nouvelle infrastructure lourde de transport.

Les aménagements à réaliser sur les voiries communales au débouché de l'échangeur devront être réexaminés dans le cadre des études de détail et en tenant compte des avis exprimés par le public à l'occasion de cette concertation (voir « aménagements connexes sur les voiries départementales »).

Concernant la variante 6, VINCI Autoroutes indique que cette variante - en plus d'impacter à la fois le bâti et les surfaces agricoles de part et d'autre de l'autoroute et de la RD943 - aurait créé des nuisances trop importantes pour les zones d'habitation situées à proximité. Il aurait fallu en outre construire quatre gares de péage, ce qui représente plus d'impacts, plus de travaux et des coûts plus importants.

Enfin, les coûts et délais de réalisation sont identiques pour les variantes nord et sud, composées toutes deux d'une gare de péage, d'un pont franchissant l'autoroute, de bretelles d'entrée et sortie d'un linéaire proche.

• **Thème n°6 : Les aménagements connexes sur le réseau départemental**

Les aménagements connexes proposés sur le réseau départemental – et singulièrement le passage dénivelé au rond-point Nobel – étaient présentés à la concertation. Le sujet a été relativement peu débattu lors des différentes rencontres avec le public et a collecté peu de contributions (moins de 30).

• **Analyse des avis exprimés**

Les contributions concernant les voiries départementales ont pour principal objet la création d'un passage dénivelé à gabarit réduit (PDGR) pour le franchissement du giratoire Nobel (dit « Total »), au croisement des RD817 et 943. Il s'agit d'un des aménagements connexes associés au projet d'échangeur et proposé quelle que soit la variante choisie (Sud ou Nord).

La majorité des contributeurs s'exprime en faveur de cet aménagement. Ils le perçoivent comme étant la meilleure solution pour accueillir dans les meilleures conditions le trafic que générera le futur échangeur sur la rocade de Pau, en plus du trafic actuel. Dans le même temps, certains se sont interrogés sur son effet sur le trafic Nord-Sud (RD943 – route de Morlaàs).

Quelques échanges ont porté sur l'option en passage supérieur ou inférieur. Certains – notamment les représentants des entreprises installées à proximité immédiate (Total) - précisent que l'option souterraine semble être celle qui générera le moins de nuisances. Quelques contributeurs insistent également sur la nécessité d'intégrer au PDGR des aménagements dédiés aux mobilités douces.

De plus, lors des réunions publiques, un participant a proposé que ce type de passage dénivelé visant à fluidifier le trafic de la rocade paloise soit appliqué à d'autres ronds-points, et notamment celui de l'échangeur Pau-Centre.

Notons que de très rares contributeurs pensent que le trafic sur le giratoire Nobel ne justifie pas un tel aménagement.

Enfin, la question du coût de cet équipement a été évoquée essentiellement dans le cadre du projet d'ensemble, notamment par les personnes défendant un report des investissements en faveur des mobilités douces (pistes cyclables...) ou des transports en commun (train, bus...).

• **Quelques extraits**

- « *Le passage dénivelé est une bonne solution pour fluidifier le trafic des personnes qui ne font que traverser ce carrefour.* »
- « *Très bonne idée si la voie qui passe sous le rond-point de la rocade. Attention, penser aux vélos et piétons...* »
- « *Aucun intérêt du passage aménagé au rond-point Total. Dépense inutile.* »
- « *Peut-on s'attendre à une réelle amélioration au niveau du rond-point Total en venant de la route de Morlaàs ?* »

- « *Quels sont les effets attendus sur la circulation sur la RD943 (route de Morlaàs) en lien avec la création du passage dénivelé sur la rocade au niveau du rond-point Total ?* »
- « *N'est-ce pas le rond-point Pau centre qui devrait être équipé d'un passage direct [dénivelé] ?* »
- « *Pourquoi ne pas réaliser un autre passage dénivelé dans le secteur de l'échangeur de Pau-Centre ?* »

REPONSES APORTEES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

Le Département des Pyrénées-Atlantiques, maître d'ouvrage des travaux à réaliser sur les voiries départementales, confirme que l'aménagement d'un passage dénivelé sur l'axe de la rocade pour franchir le carrefour giratoire « Nobel » permettra d'assurer le bon fonctionnement du secteur en matière d'écoulement du trafic. Avec l'arrivée du nouvel échangeur autoroutier, ce passage dénivelé devient indispensable.

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

Durant la concertation, le Conseil départemental a aussi indiqué que des études préliminaires étaient encore nécessaires pour que le Département puisse engager les travaux prévus. L'enjeu étant d'optimiser le projet, tant du point de vue des réponses apportées en termes de gestion du trafic que de coût pour les finances publiques (près de 10 millions d'euros pour l'ensemble des aménagements financés par le Département).

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a indiqué que la configuration de la rocade est totalement différente au niveau de l'échangeur de Pau-Centre. Les distances n'y sont pas suffisantes pour permettre d'avoir des rampes d'accès, soit en passage souterrain soit en passage aérien. Un tel problème ne se pose pas dans le cadre de ce projet d'échangeur Pau-Morlaàs, où les distances sont beaucoup plus importantes.

Ce projet permettra de fluidifier l'axe est-ouest de la rocade de Pau (flux continu sans passage par le rond-point) ainsi que l'axe nord-sud et notamment les usagers en provenance de la route de Morlaàs (RD943) qui ne seront plus ralentis dans leur insertion sur le giratoire Nobel par les usagers en provenance de la rocade est de Pau (RD817 – route de Tarbes) à l'heure de pointe du matin.

• **Thème n°7 : Les aménagements connexes sur les voiries communales**

Les aménagements connexes proposés sur les voiries communales ont suscité de nombreuses contributions (plus de 80) et suscité des échanges approfondis lors des différents temps de rencontres.

• **Analyse des avis exprimés**

Les participants se sont naturellement intéressés aux conséquences du choix de la variante préférentielle (Sud) et à ses effets potentiels sur le trafic sur les voiries communales.

L'essentiel de ces contributions a ainsi porté sur la proposition émise par les services de l'Agglomération et de la Ville de Pau dans le cadre de la variante Sud concernant la pacification du Chemin du Cami Salié Est et sa transformation en voie verte réservée aux piétons et aux cyclistes. Dans une moindre mesure, les aménagements prévus sur la Route de l'Oussère (interdite aux poids-lourds), le Cami Salié Ouest et le chemin Lemire (à reconfigurer) ont suscité certaines interrogations.

La grande majorité des contributions s'oppose à la fermeture du Chemin du Cami Salié Est au trafic routier entre Pau et Sendets. Il s'agit pour la plupart d'habitants de la commune de Sendets pour qui ce chemin constitue un accès direct au centre-ville de Pau, à ses activités et à ses commerces. Sa fermeture les obligerait à faire un détour considéré comme long et coûteux en temps et en carburant.

Les réunions publiques furent l'occasion d'engager des échanges directs entre les riverains et usagers du Chemin Cami Salié et les maîtres d'ouvrage, notamment les services et élus de la Ville de Pau, mais également le maire de Sendets présent à la réunion publique du 16 mars à Pau.

Sans prendre nécessairement parti, plusieurs contributeurs s'interrogent donc sur la manière dont ce trafic sera reporté, et demandent si un itinéraire de substitution sera prévu.

Enfin, quelques expressions ont fait valoir l'intérêt de transformer le Cami Salié en voie verte, chemin aujourd'hui largement emprunté par les automobilistes notamment aux heures de pointe, et aménagé de nombreux ralentisseurs, preuve selon eux de sa dangerosité.

Aussi, pour mieux analyser la situation et envisager les solutions les mieux appropriées, il a été demandé qu'un comptage du nombre de véhicules empruntant le Cami Salié soit réalisé.

• **Quelques extraits**

- *« Je suis contre la fermeture du Cami Salié. Habitante sur cette route et empruntant matin et soir celle-ci pour aller travailler ou accéder à Pau, je ne me vois pas faire le tour par Morlaàs ou la route de Tarbes. »*
- *« Habitant au bout du chemin du Cami-Salié sur la commune de Sendets, je l'emprunte chaque jour pour me rendre au travail. C'est une voie existante qui est utilisée par de nombreuses personnes dans la même situation que moi aujourd'hui. Ce n'est pas d'utilité publique que de condamner un accès existant. Cela fait faire un détour important pour se rendre à Pau. Plus de kilomètres = plus de pollution = plus de consommation d'essence (moins de pouvoir d'achat) = plus de trafic routier sur d'autres voies d'accès. »*

- « Non à la fermeture du chemin du Cami Salié, accès principal de la commune de Sendets et au Nord-Est de Pau. »
- « Je suis contre la fermeture du Cami Salié entre Sendets et Pau, sans solution de remplacement. »
- « Faire du Cami Salié une impasse permettra aux propriétaires habitant dans cette rue de garantir leur quiétude. On sait déjà aujourd'hui qu'il y a beaucoup de trafic dû au fait que les conducteurs souhaitent éviter les bouchons de la route de Tarbes et rejoignent le nord de Pau via le Cami Salié. Rajoutez un échangeur au bout de la rue et le Cami Salié deviendra une route nationale. »
- « Comment les gens du voyage vont accéder à leurs terrains ? »
- « Toutes les instances [...] doivent inclure dans ce projet l'élaboration d'un autre accès que la voie communale Cami Salié. Un plan "B" en quelque sorte, et cela a été déjà abordé en son temps (avant 2020) ! »
- « Quitte à bétonner et soulager le Cami-Salié, ne vaut-il mieux pas créer une nouvelle voie de délestage le long de l'autoroute ou plus au sud dans les champs ? »
- « De quelles données disposez-vous sur l'impact que la requalification du Cami Salié pourrait avoir ? »

REPONSES APORTEES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

La Ville de Pau, maître d'ouvrage des aménagements à réaliser sur les voiries communales sur sa commune, et les services de l'agglomération Pau-Béarn Pyrénées, ont rappelé qu'il s'agissait d'une proposition faite dans le cadre de cette concertation préalable, qui est l'occasion de recueillir les opinions à ce sujet. Son représentant a indiqué que des études complémentaires devront être réalisées avant de poursuivre le projet. Le choix de fermer l'accès au chemin Cami Salié aux véhicules relèvera par ailleurs du pouvoir de police des maires des communes concernées.

La Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées constate en effet que le sujet est sensible pour nombre d'habitants, comme en témoignent les nombreuses contributions déposées sur le site du projet et les interventions des participants aux réunions publiques. Il a été indiqué que les services de l'agglomération apporteraient toute leur expertise technique pour permettre aux maires des communes concernées de trancher cette question complexe, car c'est à eux que reviendra la décision finale du fait de leur pouvoir de police sur les voiries communales.

Présent à la réunion publique de Pau le 16 mars, le maire de Sendets, M. Jean-Marc PEDEBEARN, a constaté que les collectivités ont eu jusqu'à ce jour une approche « protectionniste » de l'aménagement du Cami Salié en lien avec l'arrivée de cet échangeur. Il confirme que le sujet est regardé de près, qu'une étude est lancée pour permettre un comptage précis des nombreux véhicules qui empruntent cet axe, et ceci afin de trouver les meilleures solutions pour à la fois préserver la quiétude des riverains et faciliter l'accès des habitants aux zones d'activités et au centre-ville de Pau.

• **Thème n°8 : Concertation**

Les modalités et la finalité de la concertation ont été relativement très peu abordées (une dizaine de contributions et quelques prises de position lors des réunions publiques).

• **Analyse des avis exprimés**

Plusieurs contributeurs ont constaté que des dysfonctionnements sur le site Internet de la concertation les avaient ponctuellement empêchés d'y publier des avis.

La zone de distribution dans les boîtes aux lettres des dépliants d'information a également fait l'objet de remarques, notamment de la part d'habitants de la commune de Sendets.

Lors des réunions publiques, des interrogations ont émergé quant à l'objet même de la concertation, notamment sur les variantes proposées et la variante préférentielle.

Enfin, les réunions publiques ont également permis à certains acteurs, tels que les agriculteurs ou encore le Collectif des riverains de l'A64, de manifester leurs souhaits d'être étroitement associés au projet tout au long de son avancement.

• **Quelques extraits**

- « *Cet espace dédié [le site internet] doit pouvoir fonctionner correctement pour laisser les gens s'exprimer librement et cela jusqu'à la fin de la concertation [...] Merci de faire le nécessaire pour remédier à ces problèmes.* »
- « *Je ne comprends que l'agglomération n'ait pas jugé utile de communiquer aux habitants de Sendets l'enquête distribuée dans les boîtes aux lettres de certaines autres communes. Les habitants de Sendets sont tout autant concernés par ce projet et sont fortement impactés. Leur avis n'est donc pas des moindres !* »
- « *Le temps des réunions publiques est terminé. Elles ont montré que le choix final de la localisation de l'échangeur côté sud (Pau) nous a été imposé alors qu'il n'est pas le plus cohérent. Ces réunions auront également permis de mettre en évidence de nombreux dysfonctionnements, le plus problématique étant l'aménagement du réseau routier secondaire qui n'est clairement pas abouti et ne propose pas de solution cohérente à ce jour.* »
- « *Je suis délégué structure du canton de PAU EST et propriétaire riverain de l'échangeur futur. Je demande au nom des agriculteurs à être associé aux réunions tout au long de l'évolution du projet.* »

REPONSES APORTEES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE

Concernant le périmètre de la concertation, VINCI Autoroutes a tenu à clarifier la démarche convenue entre tous les partenaires du projet : présenter les six variantes étudiées, et parmi ces six variantes, les deux scénarios jugés les plus pertinents au regard des différents critères détaillés dans le dossier. L'objectif de cette concertation, a-t-il été rappelé, est de permettre au public de s'exprimer sur l'opportunité du projet ainsi que sur les propositions d'aménagement émises par les maîtres d'ouvrage.

Le choix de la part des maîtres d'ouvrage d'exprimer une préférence pour une des variantes présentées dans le dossier permet de rendre compte des résultats des études préliminaires déjà réalisées tout en facilitant la conduite des débats autour d'un projet clairement défini.

Il a été précisé que les co-financeurs, collectivités et État, se sont réunis pour choisir ensemble cette variante qui leur apparaissait comme préférentielle, et de la soumettre ainsi à la concertation en tant que telle.

Concernant la diffusion de l'information, VINCI Autoroutes a indiqué qu'un large dispositif d'information avait été mis au point, conjointement avec l'ensemble des partenaires. Ainsi, 9 700 dépliants d'information ont été distribués dans les boîtes aux lettres des communes où pourrait être implanté l'échangeur, c'est-à-dire Morlaàs, Idron et les quartiers Est de Pau. Par ailleurs, cinq lieux d'exposition en mairies, au Conseil départemental et au centre technique municipal de Pau ont été mis en place pendant toute la durée de la concertation. L'information a aussi été relayée sur les réseaux sociaux, auprès des abonnés de l'autoroute, des annonces ont été publiées dans la presse régionale au début de la concertation et au cours de celle-ci, et les collectivités locales ont elles-mêmes relayé l'information sur leurs propres supports de communication. Enfin, une conférence de presse avec l'ensemble des élus représentant les partenaires du projet a eu lieu avant l'ouverture de la concertation le 18 février, favorisant une large couverture médiatique par l'ensemble de la presse locale.

Cette concertation est ouverte à tous les habitants quelle que soit leur commune d'origine : de nombreux temps d'échanges ont été proposés durant les 5 semaines de concertation (5 permanences sur les lieux de la concertation, 2 rencontres mobiles dans des centres commerciaux, 2 réunions publiques) et un site internet était aussi à disposition pour permettre l'expression de tous.

Durant la concertation, VINCI Autoroutes a effectivement identifié quelques dysfonctionnements techniques ponctuels sur le module d'expression. Les équipes techniques qui administrent le site ont dû intervenir à 3 reprises. Dès l'interpellation par un participant, les problèmes ont été résolus en quelques minutes, au plus 1 ou 2 heures. Avec 410 avis recueilli par ce système, on peut considérer que l'outil a plutôt montré son efficacité et sa pertinence.

À l'issue de cette phase de concertation réglementaire, les maîtres d'ouvrage resteront à l'écoute du public et des acteurs locaux, par le biais des sites internet et de l'adresse e-mail du projet.

4. Conclusion & principaux enseignements

Les maîtres d'ouvrage et co-financeurs du projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes tirent plusieurs enseignements de cette phase de concertation préalable avec le public.

• Principaux enseignements

Sur la participation :

- Le dispositif mis en place a favorisé la participation d'un public à la fois nombreux et varié : riverains, habitants des communes du secteur et plus largement du Béarn, usagers de la route et de l'autoroute, représentants socio-professionnels et associatifs, élus, etc...
- Les habitants des communes du nord est de l'agglomération directement concernées par le projet se sont particulièrement mobilisés, notamment lors des permanences et réunions publiques.
- Plusieurs représentants associatifs (collectifs de riverains, associations environnementales, militants associatifs...) et socio-professionnels (agriculteurs, industriels...) se sont mobilisés ; certains ont manifesté leur souhait de poursuivre les relations avec les maîtres d'ouvrage pour participer à l'élaboration du projet.

Sur l'opportunité du projet

- Une large majorité de participants à la concertation ont approuvé l'intérêt du projet pour à la fois fluidifier la circulation dans le nord-est de l'agglomération paloise et pour améliorer la desserte du territoire pour ses habitants et ses entreprises.
- Des précisions sont attendues quant aux effets sur certains axes, tels que la route de Morlaàs (RD943) ou la route de Tarbes (RD817) et les études de trafic doivent être poursuivies dans ce sens.
- Des interrogations demeurent quant à la cohérence du projet avec les enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et les gaz à effet de serre. L'intégration de mesures en faveur des mobilités doit être envisagée dans ce contexte plus large.

Sur les impacts potentiels du projet

- L'intégration du projet dans son environnement à la fois urbain (présence de quartiers résidentiels) et agricole (impact sur des parcelles agricoles) est un enjeu majeur pour la poursuite du projet et devra être examinée en lien avec les riverains et leurs représentants.
- Des riverains – propriétaires fonciers et/ou exploitants agricoles – ont exprimé leur souhait d'être tenus informés des conséquences potentielles du projet sur leur propriété (notamment en fonction des travaux à réaliser sur les voiries départementales et communales).
- Les contraintes environnementales – bien que peu abordées par le public au cours de la concertation – sont à prendre en compte dans le cadre de l'étude d'impact environnementale (mesures d'évitement, de réduction et de compensation).

Sur la variante préférentielle

- Globalement, la variante préférentielle présentée à la concertation n'a pas été remise en cause dans son principe global. Certains habitants et entreprises du secteur ont même approuvé cette solution et, à l'inverse, la variante Nord n'a pas recueilli de soutien massif.
- La parfaite intégration de la variante Sud dans un réseau de voiries déjà en partie congestionnées interroge toutefois, et des études de trafic plus poussées doivent permettre de qualifier la situation et d'envisager les meilleures solutions, notamment en termes d'aménagements connexes. Aussi, le public sera tenu informé des résultats des études (déjà réalisées, en cours et à venir).
- La création d'un espace dédié au covoiturage à la sortie du péage – potentiellement relié à un réseau de transport en commun et de voies douces - dès la mise en service de l'échangeur a fortement émergé des échanges avec le public.

Sur les aménagements connexes sur le réseau départemental

- La proposition de réaliser un passage dénivelé au niveau du rond-point Nobel fait consensus voire l'unanimité de la part des usagers.
- Aujourd'hui, c'est l'option de passage en inférieur ou en supérieur qui interroge les usagers et les riverains, habitants et entreprises.
- De même, des attentes ont été formulées quant à l'intégration de solutions en faveur des mobilités douces à l'occasion des travaux prévus sur le réseau départemental.

Sur les aménagements connexes sur les voiries communales

- D'une manière générale, les aménagements à réaliser sur les voiries communales pour relier l'échangeur à la rocade de Pau ont suscité un vif intérêt et de nombreuses réactions de la part du public.
- Tout particulièrement, la proposition faite par la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées de transformer en voie verte le Cami Salié Est entre Pau et Sendets a suscité de nombreuses réactions et interrogations de la part de ses usagers actuels. La demande d'un comptage précis des véhicules empruntant cet axe a été relayée durant la concertation.

• Mesures envisagées :

Les maîtres d'ouvrage concernés s'engagent à mettre en place plusieurs mesures pour tenir compte des enseignements de la concertation.

- Compte tenu des résultats de la concertation, les maîtres d'ouvrage vont proposer aux services de l'État concédant ainsi qu'aux collectivités de retenir la variante sud. Ils communiqueront à cette issue, sur choix de la variante retenue, auprès du public, par exemple sous la forme d'actualités sur le site internet et d'emails adressés aux personnes ayant manifesté leur volonté d'être tenues informées de l'avancée du projet.
- En fonction de l'avancée des études, certaines informations techniques – tout particulièrement les études de trafic et le comptage des véhicules sur le Cami Salié – pourront être présentées lors d'une réunion technique. Elles seront également présentées dans le cadre de l'enquête publique.
- Les représentants associatifs et socio-professionnels intéressés seront associés – par exemple sous la forme de réunions thématiques d'échanges régulièrement organisées - au fur et à mesure de l'avancée des études.
- Des contacts seront pris avec les riverains et propriétaires concernés par les futurs aménagements, lorsque les études de détail auront permis de préciser les tracés des ouvrages à réaliser : tracé de l'échangeur, reconfiguration des voiries communales et départementales, etc.
- Plus particulièrement, l'option de passage supérieur ou inférieur pour le passage dénivelé au rond-point Nobel sera étudiée et partagée avec les riverains, dont les entreprises de la zone Europa sensibles au sujet.
- VINCI Autoroutes proposera à l'État d'étudier la mise en place d'une aire de covoiturage à proximité de la gare de péage. Les collectivités partenaires étudieront pour leur part des modalités pour la relier à un réseau doux et/ou de transport en commun.
- Par ailleurs, le Département et la Communauté d'agglomération étudieront des continuités d'itinéraires de déplacements doux en parallèle des aménagements de voiries.
- Concernant le Cami Salié, un équilibre devra être trouvé entre la nécessité de « pacifier » cette voie de circulation qui n'est pas adaptée à un flux important de véhicules et la facilité d'accès au centre-ville de Pau et à ses zones d'activités depuis les communes situées à l'est de l'agglomération. Les élus des communes concernées – en charge des voiries communales – seront étroitement associés à cette réflexion et aux solutions qui seront proposées.
- D'une manière générale, un nouveau temps d'information du public sera proposé en amont de l'enquête publique afin de partager avec tous les résultats des études et les solutions présentées à l'enquête, et ainsi mieux préparer le public à cette prochaine échéance.

5. Les annexes

Annexe 1 – Arrêtés de concertation	page 73
Annexe 2 – Communiqué de presse	page 87
Annexe 3 – Publipostage électronique	page 93
Annexe 4 – Supports de concertation	page 94
Annexe 5 – Articles de presse	page 116
Annexe 6 - Contributions	page 130
Annexe 7 – Comptes-rendus des réunions publiques et ateliers	page 319

Annexe 1 – Arrêtés de concertation



Direction départementale
des territoires et de la mer
Délégation territoriale Béarn

Arrêté préfectoral n° 64-2022-02-04-00004
fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet de création de l'échangeur de Pau-Morlaàs entre l'autoroute A64 et les routes départementales 943 et 817 dans les Pyrénées-Atlantiques.

Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques
Officier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L.103-2 et R.103-1 ;
Vu le code de l'environnement, notamment l'article L.110-1 ;
Vu le décret 2004-374 du 29 avril 2004, relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
Vu la convention de financement signée le 4 février 2020 entre le département des Pyrénées-Atlantiques, la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, la communauté de communes du Nord-Est Béarn d'une part, et les Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) d'autre part ;
Vu le décret du 30 janvier 2019 portant nomination de Monsieur Eric SPITZ, préfet des Pyrénées-Atlantiques ;
Vu le dossier de concertation se rapportant au projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs et à ses aménagements connexes ;

CONSIDÉRANT la nécessité de présenter, dans son ensemble, le projet d'échangeur et ses aménagements connexes sur le réseau de voirie communale dont un passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise ;
CONSIDÉRANT qu'il appartient au préfet de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet d'échangeur Pau-Morlaàs ;
CONSIDÉRANT qu'il appartient au maire de Pau de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet connexe de requalification de la voirie communale ;
CONSIDÉRANT qu'il appartient au président du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet connexe de passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise ;
CONSIDÉRANT que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et des propositions ;

SUR PROPOSITION des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes), maître d'ouvrage du projet de l'échangeur autoroutier.

ARRÊTE

Article premier : Le projet consiste en la création d'un échangeur entre l'autoroute A64 et les routes départementales 943 et 817, au lieu-dit « Berlanne », sur les communes d'Idron, Morlaàs et Pau ainsi qu'en la création des aménagements connexes.

Le projet a pour objectifs :

- d'améliorer la desserte du territoire Nord et Est de l'agglomération de Pau ;
- de favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs afin de fluidifier et de sécuriser la circulation sur l'ensemble du territoire ;
- de reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit qui participe aujourd'hui à la saturation du réseau secondaire aux heures de pointe.

Direction départementale des territoires et de la mer des Pyrénées-Atlantiques
Cité administrative – boulevard Touraine – CS 57577 – 64032 PAU CEDEX
Tél. (standard) : 05 59 80 86 00
www.pyrenees-atlantiques.fr/arrêté

1 / 3

Ce projet requiert la mise en compatibilité du PLU de la commune de Morlaàs et du PLU de l'agglomération de Pau Béarn Pyrénées.

Cette infrastructure est placée sous maîtrise d'ouvrage des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes).

Des aménagements connexes sont prévus par les collectivités concernées : un passage dénivelé au niveau du giratoire « Alfred Nobel », à l'intersection entre la rocade (RD617) et la route de Morlaàs (RD943), placé sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, et l'aménagement de la voirie locale (chemin du Cami Salé), placé sous maîtrise d'ouvrage de la commune de Pau.

Article 2 : Le projet de création de l'échangeur Pau-Morlaàs sur l'autoroute A64 est soumis à concertation obligatoire en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation a pour objectif de faire participer le public à l'élaboration du projet en permettant :

- d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective et de s'approprier ces informations ;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions.

Article 3 : La concertation publique relative au projet de création de l'échangeur Pau-Morlaàs entre l'autoroute A64 et les routes départementales 943 et 817 se déroule sur la période du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022 inclus.

Article 4 : Durant cette période, le dossier de concertation est consultable :

— aux heures d'ouverture au public dans les locaux :

- de la mairie de Pau, place Royale à Pau ;
- de la mairie de Morlaàs, place Sainte-Foy à Morlaàs ;
- de la mairie d'Idron, 4 avenue des Pyrénées à Idron ;
- du département des Pyrénées-Atlantiques, Hôtel du département, 64 avenue Jean Biray à Pau ;
- du centre technique municipal de Pau, 22 rue Roger Salengro à Pau.

— sur le site internet du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

Article 5 : Des rencontres avec le public sont organisées, en présence des représentants des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) et des différents maîtres d'ouvrage, par l'intermédiaire de permanences d'accueil du public :

- le mardi 1^{er} mars de 11 h à 15 h au centre commercial Intermarché de Morlaàs, 21 rue Barathau à Morlaàs ;
- le mercredi 2 mars de 11 h à 15 h au centre commercial Auchan de Pau, 1 avenue du Général Leclerc à Pau ;
- le lundi 7 mars de 14 h à 19 h à la maison du citoyen du quartier de l'Ousse des Bois (salle Agora), 8 rue du Parc en Ciel à Pau ;
- le mardi 8 mars de 14 h à 19 h à la mairie de Morlaàs, Place Sainte-Foy à Morlaàs ;
- le mercredi 9 mars de 14 h à 19 h à la mairie d'Idron, 4 avenue des Pyrénées à Idron ;
- le jeudi 10 mars de 14 h à 19 h au centre technique municipal de Pau, 22 rue Roger Salengro à Pau.

Deux réunions publiques sont organisées pour permettre aux personnes intéressées d'échanger avec les maîtres d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier et des aménagements connexes :

- le mardi 15 mars à 19 h à la mairie de Morlaàs, salle des conférences, Place Sainte-Foy à Morlaàs ;
- le mercredi 16 mars à 19 h à la salle Gaston Bonheur, 136 avenue de Buros à Pau.

Les permanences sont organisées dans le strict respect des règles sanitaires en vigueur aux dates de la concertation. Le dispositif de concertation peut évoluer en fonction de la situation sanitaire ou de contraintes logistiques. Le public est invité à se renseigner sur le site internet du projet.

Article 6 : Le public peut s'exprimer de différentes manières pendant toute la durée de la concertation :

Direction départementale des territoires et de la mer des Pyrénées-Atlantiques
Cité administrative – boulevard Tourasse – CS 57577 – 54032 PAU CEDEX
Tel. (standard) : 05 59 80 86 00
www.pyrenees-atlantiques.gouv.fr

2 / 3

- en ligne sur le site internet du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr ;
- par messagerie à l'adresse : a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com ;
- en postant le questionnaire joint à la brochure d'information (lettre T pré-affranchie) distribuée dans les boîtes aux lettres des habitants de Pau (Quartiers Est), d'Itron, de Morlaàs et de Serres-Morlaàs ;
- par courrier à l'adresse suivante :

Autoroutes du Sud de la France
 Direction de la maîtrise d'ouvrage Ouest
 Concertation échangeur Pau-Morlaàs
 22 avenue Léonard de Vinci
 33600 PESSAC

- en remplissant le formulaire d'expression à déposer dans les urnes disponibles dans les lieux d'accueil définis à l'article 4 du présent arrêté ;
- lors des rencontres avec le public définies à l'article 5 du présent arrêté, en présence des représentants des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) et des autres maîtres d'ouvrage.

Article 7 : Les modalités de concertation précisées aux articles 3 à 6 sont communiquées au public par le maître d'ouvrage par voie de presse et par affichage dans les lieux mentionnés à l'article 4 ainsi que dans les mairies des communes d'Itron, de Morlaàs et de Pau. Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques.

Article 8 : À l'issue de la concertation, un bilan est arrêté par le préfet des Pyrénées-Atlantiques. Il présente le déroulement de la concertation, restitue les échanges ayant lieu avec le public, en dresse la synthèse et présente les suites données par le maître d'ouvrage aux observations du public et leur intégration dans les études détaillées préalables à l'enquête publique, le cas échéant. Ce bilan est rendu public sur le site internet du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr.

Article 9 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Pau (Villa Noubos – 50 cours Lyautey – 64010 PAU Cedex) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 10 : Le secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques, le directeur général des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes), la directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Nouvelle-Aquitaine, le président du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, le directeur départemental des territoires et de la mer des Pyrénées-Atlantiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pau, le - 4 FEV. 2022

Le Préfet,

Pour le Préfet et par **délégation**,
 Le secrétaire général,
 Eddie BOUTTERA

LE MAIRE DE LA VILLE DE PAU

Fixant les objectifs poursuivis et les modalités de concertation avec le public sur le projet de création futur échangeur autoroutier Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes dont le réaménagement du Cami Salié entre la rocade (RD817).

VU le Code de l'urbanisme, notamment le 3^e de l'article L.103-2 et le 2^e de l'article R.103-1 ;

VU la délibération du Conseil Communautaire n° 04-001 du 25 octobre 2019 visant l'approbation du protocole d'accord entre l'Etat, les Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) et la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées sur la réalisation et le financement de 4 échangeurs autoroutiers ;

VU la délibération du Conseil Communautaire n° 04-002 du 25 octobre 2019 approuvant les conventions de financement de 4 échangeurs autoroutiers sur les autoroutes A64 et A61 dont la convention de financement de l'échangeur Pau Berlanne ;

VU la convention de financement de l'échangeur Pau Berlanne signée le 04 février 2020 par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées, la Communauté de Communes Nord-Est Béarn et la Société des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) ;

VU les conclusions des études menées préalablement par la Société des Autoroutes du Sud de la France sur le projet d'échangeur Pau Morlaàs et par le Département des Pyrénées Atlantiques sur les impacts de l'aménagement de cet échangeur sur le réseau départemental, et sur les aménagements connexes à prévoir ;

VU le dossier de concertation se rapportant au projet d'échangeur autoroutier Pau Morlaàs et à ses aménagements connexes ;

CONSIDÉRANT que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions ;

CONSIDÉRANT la nécessité de considérer dans son ensemble le projet d'échangeur et ses aménagements connexes sur les réseaux viaires des collectivités, dont celui d'un passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paaloise et du réaménagement du boulevard du Cami Salié entre le giratoire du futur diffuseur et le giratoire de raccordement à la rocade ;

CONSIDÉRANT que la maîtrise d'ouvrage de l'échangeur Pau Morlaàs sera assurée par la Société des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes), Maître d'ouvrage délégué par l'Etat pour le projet d'échangeur ;

CONSIDÉRANT que la maîtrise d'ouvrage du passage dénivelé à gabarit réduit sera assurée par le Département des Pyrénées Atlantiques ;

CONSIDÉRANT que la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement du Cami Salié entre le giratoire du futur diffuseur et le giratoire de raccordement à la Rocade relève de la Ville de Pau ;

CONSIDÉRANT qu'il appartient à l'Etat de préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet d'échangeur Pau Morlaàs, et au Maire de la Ville de Pau de préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet de requalification du réseau viaire communal proche de ce projet ;

CONSIDÉRANT que l'Etat et les collectivités territoriales concernées, dont le Département des Pyrénées Atlantiques et la commune de Pau, se sont accordés pour désigner la Société des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes) comme le porteur de la concertation ;

Envoyé en préfecture le 10/02/2022
Reçu en préfecture le 10/02/2022
Affiché le 
D : 064-216404059-20220210-CONCERTATION_10-AR

SUR PROPOSITION de la Société des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes)

EN COLLABORATION avec la Société des Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes), sur le projet d'échangeur, la ville de Pau et la Communauté de Communes Nord-Est Béarn, pour les aménagements connexes.

ARRÊTE :

Article 1 :

Les objectifs de cette concertation sont de :

- fournir une information claire sur le projet global d'échangeur et ses aménagements connexes sur les réseaux vicinaux des collectivités, dont le réaménagement du boulevard du Cami Salié entre le giratoire du futur diffuseur et le giratoire de raccordement à la rocade ;
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue ;
- optimiser ce projet de réaménagement du Cami Salié dans ses objectifs et dans les réponses à apporter.

Article 2 :

Le projet consiste au réaménagement du Cami Salié, entre le diffuseur et la rocade de Pau, en accompagnement à la prochaine mise en service du diffuseur autoroutier dit Pau-Morlaàs.

Le projet d'échangeur Pau Morlaàs, porté par la Société des Autoroutes du Sud de la France, Maître d'ouvrage délégué de l'Etat, a pour objectifs :

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

Dans le cadre des travaux connexes à ce projet d'échangeur, le passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paoise, sous maîtrise d'ouvrage départementale, a pour objectifs de :

- participer à l'attractivité d'importants pôles d'emplois du Béarn en facilitant l'accès direct à et depuis l'autoroute aux habitants et aux entreprises de l'est de l'agglomération ;
- améliorer les conditions de circulation des usagers, et faciliter l'accès aux pôles économiques proches de la rocade tout en absorbant les trafics qui seront générés par le projet d'échangeur ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre par la réduction de la congestion aux heures de pointes sur la rocade paoise (RD817) et sur la route de Morlaàs (RD943).

Dans le cadre des travaux connexes, le réaménagement du Cami Salié a pour objectifs de :

- garantir des échanges fluides et sécurisés entre le réseau autoroutier et la rocade de Pau
- participer au développement de l'usage des mobilités douces, par l'intégration dans l'aménagement de cheminements piétons et cyclables
- préserver les accès aux activités et lieux d'habitation riverains des aménagements

Article 3 :

La concertation publique, relative au projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs et ses aménagements connexes, **se déroulera sur la période du 21 février au 25 mars 2022**. Elle sera menée conjointement sur le projet d'échangeur et sur les travaux connexes sous maîtrise d'ouvrage départementale (passage dénivelé à gabarit réduit) et sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Pau (requalification des voies communales), sous forme d'une concertation commune dont l'organisation est pilotée par Vinci autoroutes.

Article 4 :

Durant cette période, le 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
 - Mairie de Morlaàs, Hôtel de Ville, Place Sainte-Foy à Morlaàs
 - Mairie d'Idron, Hôtel de Ville, 4 Avenue des Pyrénées à Idron
 - Département des Pyrénées-Atlantiques, Hôtel du Département, 64 avenue Jean Biray à Pau
 - Centre Technique municipal de Pau, 22 Rue Roger Salengro à Pau.
- sur le site internet du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

Article 5 :

Des rencontres avec le public seront organisées en présence des représentants des différents maîtres d'ouvrage, par l'intermédiaire de permanences d'accueil du public :

- mardi 1er mars de 11h à 15h au centre commercial Intermarché de Morlaàs, 21 Rue Baratrou à Morlaàs
- mercredi 2 mars de 11h à 15h au centre commercial Auchan de Pau, 1 Avenue du Général Leclerc à Pau
- lundi 7 mars de 14h à 19h à la Maison du Citoyen du quartier Ousse des Bois (salle Agora), 8 rue du Parc en Ciel à Pau
- mardi 8 mars de 14h à 19h à la mairie de Morlaàs, Hôtel de Ville, Place Sainte-Foy à Morlaàs
- mercredi 9 mars de 14h à 19h à la mairie d'Idron, Hôtel de Ville, 4 Avenue des Pyrénées à Idron
- jeudi 10 mars de 14h à 19h au Centre technique municipal de la Ville de Pau, 22 Rue Roger Salengro à Pau.

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

- mardi 15 mars à 19 h à la mairie de Morlaàs, salle des conférences, Place Sainte-Foy à Morlaàs
- mercredi 16 mars à 19h à la salle Gaston Bonheur, 139 avenue de Buros à Pau

Les permanences et réunions seront organisées dans le strict respect des règles sanitaires, en vigueur aux dates de la concertation.

Le dispositif de concertation pourra évoluer en fonction de la situation sanitaire ou de contraintes logistiques, le public sera invité à se renseigner sur le site internet du projet :

www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

Article 6 :

Le public pourra s'exprimer de différentes manières :

- sur le site du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr
- par mail : a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com
- par courrier :
VINCI Autoroutes
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest
Concertation échangeur A64 Pau-Morlaàs
22, avenue Léonard de Vinci
33600 PESSAC
- dans les urnes mises à disposition dans les halls d'accueil des collectivités :
 - Mairie de Pau
 - Mairie de Morlaàs
 - Mairie d'Idron
 - Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques
 - centre technique municipal de Pau (22 Rue Roger Salengro à Pau).
- en postant le questionnaire joint à la brochure d'information (Lettre T préaffranchie).
- lors des rencontres avec le public définies à l'article 5 du présent arrêté, en présence des représentants de VINCI autoroutes, du Département des Pyrénées-Atlantiques, de la Ville de Pau, et de la Communauté de Communes Nord-Est Béarn.

Envoyé en préfecture le 10/02/2022
Reçu en préfecture le 10/02/2022
Affiché le 
ID : 004-218404059-20220210-CONCERTATION_10-AR

Article 7 :

Les modalités de concertation seront communiquées au public par Vinci Autoroutes par voie de presse et par affichage dans les lieux mentionnés à l'article 4.

Article 8 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Ville de Pau. Durant toute la concertation, le présent arrêté sera affiché à l'Hôtel du Département des Pyrénées-Atlantiques, et dans les mairies de Pau, Morlaàs et Idron.

Article 9 :

À l'issue de la concertation, un bilan sera arrêté par Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques sur le projet d'échangeur Pau Morlaàs, un bilan sera arrêté par délibération du Conseil départemental sur le projet de passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade païoise et un bilan sera arrêté par la Ville de Pau sur les requalifications de voirie sur voies communales.

Ces bilans présenteront, pour leurs projets respectifs, le déroulement de la concertation, restitueront les échanges ayant eu lieu avec le public, en dresseront la synthèse. Ils présenteront les suites données aux observations du public et leur intégration dans les études détaillées préalables à l'enquête publique, le cas échéant. Les trois bilans seront dressés de manière concomitante et en cohérence les uns avec les autres.

Le bilan du projet global sera rendu public sur le site internet du projet :

www.a64-exchangeur-pau-morlaas.fr

Le bilan du projet de passage dénivelé à gabarit réduit sera rendu public sur le site internet du Département www.64.fr

Le bilan du projet d'aménagement du boulevard du Camis Salé sera rendu public sur le site internet de la Ville de Pau www.pau.fr.

Article 10 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Pau (Villa Noullobos - 50 cours Lyautey - 64010 PAU cedex) dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou de son affichage en mairie de Pau.

Article 11 :

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques,
- Monsieur le Président du Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques,
- Monsieur le Maire d'Idron,
- Monsieur le Maire de Morlaàs,
- Monsieur le Président de la Communauté de Communes Nord-Est Béarn,

qui seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Pau, le

François BAYROU
Maire de Pau

09 FEV. 2022



DIRECTION DES ROUTES ET INFRASTRUCTURES
Service Etudes et Programmation Infrastructures

Arrêté n°DRI/SEPI/2022-001

Fixant les objectifs poursuivis et les modalités de concertation avec le public sur le projet de passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise, au niveau du giratoire « Alfred Nobel », à l'intersection entre la rocade (RD817) et la route de Morlaàs (RD943) dans le cadre du projet d'échangeur autoroutier Pau Morlaàs, et de ses aménagements connexes.

VU le Code de l'urbanisme, notamment le 3° de l'article L.103-2 et le 2° de l'article R.103-1 ;

VU la délibération du Conseil départemental n°00-001 du 1er juillet 2021 élisant Monsieur Jean-Jacques LASSERRE au titre de Président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques ;

VU la délibération du Conseil départemental n° 04-001 du 25 octobre 2019 visant l'approbation du protocole d'accord entre l'Etat, la Société des Autoroutes du Sud de la France et le Département sur la réalisation et le financement de quatre échangeurs autoroutiers ;

VU la délibération du Conseil départemental n° 04-002 du 25 octobre 2019 approuvant les conventions de financement de quatre échangeurs autoroutiers sur les autoroutes A64 et A61 dont la convention de financement de l'échangeur Pau Berlanne ;

VU la convention de financement de l'échangeur Pau Berlanne signée le 04 février 2020 par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées, la Communauté de Communes Nord-Est Béarn et la Société des Autoroutes du Sud de la France ;

VU les conclusions des études menées préalablement par la Société des Autoroutes du Sud de la France sur le projet d'échangeur Pau Morlaàs et par le Département des Pyrénées-Atlantiques sur les impacts de l'aménagement de cet échangeur sur le réseau départemental, et sur les aménagements connexes à prévoir ;

VU le dossier de concertation se rapportant au projet d'échangeur autoroutier Pau Morlaàs et à ses aménagements connexes ;

CONSIDÉRANT que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions ;

CONSIDÉRANT la nécessité de considérer dans son ensemble le projet d'échangeur et ses aménagements connexes sur les réseaux viaires des collectivités, dont celui d'un passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise ;

CONSIDÉRANT que la maîtrise d'ouvrage de l'échangeur Pau Morlaàs sera assurée par la Société des Autoroutes du Sud de la France, Maître d'ouvrage délégué par l'Etat pour le projet d'échangeur ;

CONSIDÉRANT que la maîtrise d'ouvrage du passage dénivelé à gabarit réduit sera assurée par le Département des Pyrénées-Atlantiques ;

CONSIDÉRANT que la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement des réseaux viaires communaux sera assurée par la ville de Pau ;

CONSIDÉRANT qu'il appartient à l'Etat de préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet d'échangeur Pau Morlaàs, et au Maire de la Ville de Pau de préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le projet de requalification du réseau viaire communal proche de ce projet ;

CONSIDÉRANT qu'il appartient au Président du Département des Pyrénées-Atlantiques de préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation portant sur le passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise dans le cadre des aménagements connexes au projet d'échangeur Pau Morlaàs ;

CONSIDÉRANT que l'Etat et les collectivités territoriales concernées, dont le Département des Pyrénées-Atlantiques, se sont accordés pour désigner VINCI Autoroutes comme le porteur de la concertation ;

SUR PROPOSITION de la Société des Autoroutes du Sud de la France, maître d'ouvrage du projet d'échangeur ;

EN COLLABORATION avec la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) et VINCI autoroutes, sur le projet d'échangeur, et la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées, la ville de Pau, et la Communauté de Communes Nord-Est Béarn, pour les aménagements connexes.

ARRÊTE :

Article 1 :

Les objectifs de cette concertation sont de :

- fournir une information claire sur le projet global d'échangeur et ses aménagements connexes sur les réseaux viaires des collectivités, dont celui d'un passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise ;
- permettre l'expression des attentes, des idées et des points de vue ;
- optimiser ce projet de passage dénivelé à gabarit réduit dans ces objectifs et dans les réponses à apporter.

Article 2 :

Le projet consiste en la création d'un passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise, au niveau du giratoire Nobel, à l'intersection de la rocade (RD817) et de la route de Morlaàs (RD943), sur le réseau viaire départemental.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du projet de nouvel échangeur sur le secteur Est de Pau, dénommé échangeur de Pau Morlaàs, entre l'autoroute A64 et la RD817 (rocade paloise), et constitue un de ses aménagements connexes.

D'autres aménagements connexes de requalification du réseau viaire communal sont également inclus dans les aménagements connexes, sous l'égide de la Ville de Pau et de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.

Le projet d'échangeur Pau Morlaàs, porté par la Société des Autoroutes du Sud de la France, Maître d'ouvrage délégué de l'Etat, a pour objectifs :

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

Dans le cadre des travaux connexes à ce projet d'échangeur, le passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise, sous maîtrise d'ouvrage départementale, a pour objectifs de :

- participer à l'attractivité d'importants pôles d'emplois du Béarn en facilitant l'accès direct à et depuis l'autoroute aux habitants et aux entreprises de l'est de l'agglomération ;
- améliorer les conditions de circulation des usagers, et faciliter l'accès aux pôles économiques proches de la rocade tout en absorbant les trafics qui seront générés par le projet d'échangeur ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre par la réduction de la congestion aux heures de pointes sur la rocade paloise (RD817) et sur la route de Morlaàs (RD943).

Article 3 :

La concertation publique, relative au projet d'échangeur autoroutier Pau Morlaàs et ses aménagements connexes, se déroulera sur la période du 21 février au 25 mars 2022. Elle sera menée conjointement sur le projet d'échangeur et sur les travaux connexes sous maîtrise d'ouvrage départementale (passage dénivelé à gabarit réduit) et sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Pau (requalification des voies communales), sous forme d'une concertation commune dont l'organisation est pilotée par Vinci autoroutes.

Article 4 :

Durant cette période, le 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
 - Mairie de Morlaàs, Hôtel de Ville, Place Sainte-Foy à Morlaàs
 - Mairie d'Idron, Hôtel de Ville, 4 Avenue des Pyrénées à Idron

- Département des Pyrénées-Atlantiques, Hôtel du Département, 64 avenue Jean Biray à Pau
 - Centre technique municipal de Pau, 22 Rue Roger Salengro à Pau.
- sur le site internet du projet : www.A64-echangeur-pau-morlaas.fr

Article 5 :

Des rencontres avec le public seront organisées en présence des représentants des différents maîtres d'ouvrage, par l'intermédiaire de permanences d'accueil du public :

- mardi 1er mars de 11h à 15h au centre commercial Intermarché de Morlaàs, 21 Rue Baratnau à Morlaàs
- mercredi 2 mars de 11h à 15h au centre commercial Auchan de Pau, 1 Avenue du Général Leclerc à Pau
- lundi 7 mars de 14h à 19h à la Maison du Citoyen du quartier Ousse des Bois (salle Agora), 8 rue du Parc en Ciel à Pau
- mardi 8 mars de 14h à 19h à la mairie de Morlaàs, Hôtel de Ville, Place Sainte-Foy à Morlaàs
- mercredi 9 mars de 14h à 19h à la mairie d'Idron, Hôtel de Ville, 4 Avenue des Pyrénées à Idron
- jeudi 10 mars de 14h à 19h au Centre technique municipal de la Ville de Pau, 22 Rue Roger Salengro à Pau.

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

- mardi 15 mars à 19 h à la mairie de Morlaàs, salle des conférences, Place Sainte-Foy à Morlaàs
- mercredi 16 mars à 19h à la salle Gaston Bonheur, 136 avenue de Buros à Pau

Les permanences et réunions seront organisées dans le strict respect des règles sanitaires, en vigueur aux dates de la concertation.

Le dispositif de concertation pourra évoluer en fonction de la situation sanitaire ou de contraintes logistiques, le public sera invité à se renseigner sur le site internet du projet :

www.A64-echangeur-pau-morlaas.fr

Article 6 :

Le public pourra s'exprimer de différentes manières :

- sur le site du projet : www.A64-echangeur-pau-morlaas.fr
- par mail : a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com
- par courrier :
 VINCI Autoroutes
 Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest
 Concertation échangeur A64 Pau-Morlaàs
 22, avenue Léonard de Vinci
 33600 PESSAC

- dans les urnes mises à disposition dans les halls d'accueil des collectivités :
 - Mairie de Pau
 - Mairie de Morlaàs
 - Mairie d'Idron
 - Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques
 - centre technique municipal de Pau (22 Rue Roger Salengro à Pau).
- en postant le questionnaire joint à la brochure d'information (Lettre T préaffranchie),
- lors des rencontres avec le public définies à l'article 5 du présent arrêté, en présence des représentants de VINCI autoroutes, du Département des Pyrénées-Atlantiques, de la Ville de Pau, de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et de la Communauté de Communes Nord-Est Béarn.

Article 7 :

Les modalités de concertation seront communiquées au public par Vinci Autoroutes par voie de presse et par affichage dans les lieux mentionnés à l'article 4.

Article 8 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques. Durant toute la concertation, le présent arrêté sera affiché à L'Hôtel du Département des Pyrénées-Atlantiques, et dans les mairies de Pau, Morlaàs et Idron.

Article 9 :

À l'issue de la concertation, un bilan sera arrêté par Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques sur le projet d'échangeur Pau Morlaàs, un bilan sera arrêté par délibération du Conseil départemental sur le projet de passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paloise et un bilan sera arrêté par la Ville de Pau sur les requalifications de voirie sur voies communales.

Ces bilans présenteront, pour leurs projets respectifs, le déroulement de la concertation, restitueront les échanges ayant eu lieu avec le public, en dresseront la synthèse. Ils présenteront les suites données aux observations du public et leur intégration dans les études détaillées préalables à l'enquête publique, le cas échéant. Les trois bilans seront dressés de manière concomitante et en cohérence les uns avec les autres.

Le bilan du projet global sera rendu public sur le site internet du projet : www.A64-echangeur-pau-morlaas.fr

Le bilan du projet de passage dénivelé à gabarit réduit sera rendu public sur le site internet du Département www.le64.fr.

Article 10 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Pau (Villa Noullobos - 50 cours Lyautey — 64010 PAU cedex) dans un délai de deux mois à compter de son affichage à l'Hôtel du Département.

Article 11 :

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le Préfet des Pyrénées-Atlantiques,
- Monsieur le Maire de Pau et Président de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées,
- Monsieur le Maire d'Itron,
- Monsieur le Maire de Morlaàs,
- Monsieur le Président de la Communauté de Communes Nord-Est Béarn,

qui seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché à l'Hôtel du Département des Pyrénées-Atlantiques.

Jean-Jacques LASSERRE



Président du Conseil départemental

MAIRIE DE PAU
Pyrénées Atlantiques

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné François Bayrou, Maire de la commune de Pau, certifie que l'arrêté n°DRI/SEPI/2022-001 fixant les objectifs poursuivis et les modalités de concertation avec le public sur le projet de passage dénivelé à gabarit réduit sur la rocade paoise, au niveau du giratoire "Alfred Nobel", à l'intersection entre la rocade (RD 817) et la route de Morlaàs (RD 943) dans le cadre du projet d'échangeur autoroutier Pau Morlaàs, et de ses aménagements connexes, a été affiché en mairie, dans des endroits fréquentés du public, du 10 février au 28 mars 2022 inclus.

Fait à Pau, le 29 mars 2022

Cachet Mairie



f. Bayrou
François BAYROU
Maire de Pau

Annexe 2 – Communiqué de presse



Communiqué de presse - 18 février 2022

La concertation pour le projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs et ses aménagements connexes est lancée

Vendredi 18 février, Monsieur Eddie BOUTTERA, secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-Atlantiques, avec Messieurs Jean-Jacques LASSERRE, Président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, François BAYROU, Maire de Pau et Président de la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, Thierry CARRERE, Président de la Communauté de communes Nord Est Béarn et Pierre COPPEY, Directeur général adjoint de Vinci et Président de VINCI Autoroutes ont annoncé le lancement de la concertation publique sur le projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs et ses aménagements urbains connexes. Elle se déroulera du 21 février au 25 mars.

Plusieurs modes de concertation pour favoriser l'expression de tous

Le projet d'échangeur et ses aménagements urbains connexes font l'objet d'une concertation qui, au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, doit permettre l'information et l'expression du public sur l'ensemble des éléments du projet.

Les cinq semaines de concertation (21 février-25 mars) seront ponctuées de plusieurs moments d'échanges et de rencontres avec les trois maîtres d'ouvrages selon des dispositifs variés : permanences publiques en mairies, présence dans des supermarchés, réunions publiques à la mairie de Morlaàs et à la Maison du Citoyen du quartier Ousse des Bois à Pau, rencontres avec les entreprises et les associations environnementales.

Un site internet est ouvert pour permettre à tous de s'informer et donner son avis via un module d'expression dédié au projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

Un projet partenarial pour répondre aux attentes du territoire

Pau dispose aujourd'hui de deux échangeurs avec l'autoroute A64 : l'un à l'ouest vers Lescar (sortie n°9.1) et l'autre à Pau Centre (sortie n°10). Il faut ensuite faire une quinzaine de km vers l'est pour atteindre celui de Soumoulou (sortie n°11) situé à mi-chemin entre Pau et Tarbes.

Le projet consiste donc à créer, entre les sorties n°10 et n°11, un nouvel accès sur l'A64 pour permettre les échanges en provenance et en direction de Bayonne et Tarbes. Il favorisera l'accès à un secteur qui accueille d'importantes zones d'activités en développement avec des besoins d'accessibilité qui se renforcent.



Souhaité par les collectivités territoriales, cet échangeur autoroutier participera à soutenir le développement de l'attractivité économique du territoire et répondra aux enjeux de déplacement locaux du secteur. Il vise à :

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

Le choix d'une solution préférentielle d'aménagement de l'échangeur et ses aménagements connexes présentés à la concertation

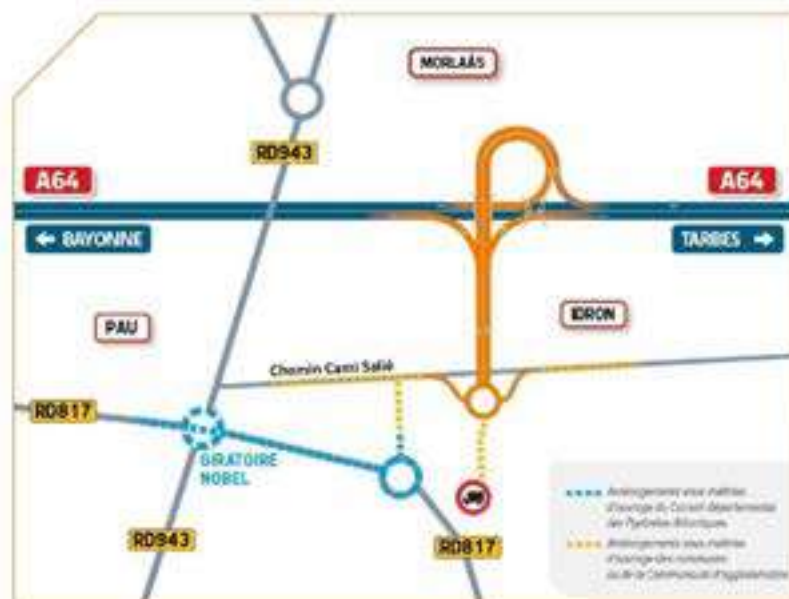
Depuis le lancement des études, plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées pour l'implantation de l'échangeur. Parmi 6 variantes d'aménagement 2 (les variantes Sud et Nord) ont été comparées pour identifier une solution préférentielle au sud de l'autoroute en direction de Pau et des nombreuses entreprises de la zone Europa.

Bien que non justifiés par la seule création de l'échangeur, deux types d'aménagements urbains viennent renforcer les fonctionnalités de cette variante préférentielle :

- la réalisation d'un passage dénivelé pour franchir le carrefour giratoire Nobel qui va participer à fluidifier le trafic sur la rocade (RD817) et sur la RD 943. Il serait réalisé quelle que soit la variante choisie pour l'échangeur ;
- la reconfiguration des voiries communales d'accès à l'échangeur permettant de fluidifier le trafic tout en respectant la quiétude des riverains. Ces aménagements diffèrent d'une variante à l'autre.

En tant que concessionnaire de l'autoroute A64, VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage du projet d'échangeur, cofinancé par l'État, la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées et la Communauté de communes Nord Est Béarn.

La maîtrise d'ouvrage de la reconfiguration de la voirie communale est assurée par la Ville de Pau et celle du passage dénivelé par le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques.



De nombreux moyens d'information et d'expression

Plusieurs outils d'information et d'expression sont à la disposition du public :

- une page internet où tous les documents de la concertation peuvent être téléchargés et comprenant module d'expression : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr,
- un dossier de concertation téléchargeable sur le site internet et mis à la disposition du public dans les lieux d'exposition ;
- un dépliant d'information avec coupon-réponse distribué dans les boîtes aux lettres des habitants des quartiers nord-est de Pau et des communes d'Idrone et de Morlaàs ;
- une exposition avec une urne pour déposer son avis dans les mairies de Pau, Morlaàs et Idrone ainsi qu'au Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques et au Centre technique Municipal de Pau ;
- une adresse e-mail (a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com) et une adresse postale dédiée à la concertation (VINCI Autoroutes – Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest – Concertation échangeur A64 Pau-Morlaàs – 22, avenue Léonard de Vinci – 33600 Pessac).

Un dispositif de rencontres avec le public

Mardi 1 ^{er} mars	Rencontre mobile	Au centre commercial Intermarché de Morlaàs (2,1 rue Baratnau à Morlaàs) de 11h à 15h
Mercredi 2 mars	Rencontre mobile	Au centre commercial Auchan de Pau (1, avenue du Général Leclerc à Pau) de 11h à 15h
Lundi 7 mars	Permanence publique	A la salle Agora de la Maison du Citoyen du quartier Ousse des Bois (8, rue du Parc en Ciel à Pau) de 14h à 19h
Mardi 8 mars	Permanence publique	A la mairie de Morlaàs (place Sainte-Foy à Morlaàs) de 14h à 19h
Mercredi 9 mars	Permanence publique	A la mairie d'Idron (4, avenue des Pyrénées à Idron) de 14h à 19h
Jeudi 10 mars	Permanence publique	Au Centre technique municipal de Pau (22, rue Roger Salengro à Pau) de 14h à 19h
Mardi 15 mars	Réunion publique	A la salle des conférences de la mairie de Morlaàs (place Sainte-Foy à Morlaàs) à 19h
Mercredi 16 mars	Réunion publique	A la salle Gaston Bonheur de Pau (136, avenue de Buros à Pau) à 19h

Toutes les informations sur : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

Contacts Presse :

- **Préfecture des Pyrénées-Atlantiques** : bureau de la représentation de l'État et de la communication interministérielle
 - Téléphone : 06.26.14.12.79
 - Mèl : pref-communication@pyrenees-atlantiques.gouv.fr
- **Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques** : Philippe CAMPA conseiller du Président
 - Mèl : philippe.campa@le64.fr
- **Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées** : Isabelle Deluga, Directrice de la communication
 - Téléphone : 05 59 27 85 80
 - Mèl : i.deluga@agglo-pau.fr
- **Communauté de communes Nord Est Béarn** : Cécile BARUSSAUD, Directrice Générale des Services
 - Mèl : c.barussaud@cc-nordestbearn.fr
- **VINCI Autoroutes** : Pierre DESCAMPS – responsable de la communication
 - Téléphone : 06.44.36.60.47
 - Mèl : pierre.descamps@vinci-autoroutes.com



PAU MORLAAS
AGGLOMÉRATION

PAU



VINCI
AUTOROUTES

Communiqué de presse – avril 2022

Près de 600 avis recueillis sur le projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs

Du 21 février au 25 mars, les maîtres d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes ont invité les habitants de l'agglomération, riverains du projet et usagers de la route, à participer à un temps de concertation ouvert à tous.

Le projet d'échangeur de Pau-Morlaàs a mobilisé un large public durant les cinq semaines de concertation : 556 contributions ont été recueillies sur le site internet du projet, par e-mail ou par courrier et près de 250 personnes ont participé aux différents temps avec les maîtres d'ouvrage.

Permanences dans des lieux publics, réunions publiques à Pau et Morlaàs et rencontres dans des supermarchés ont permis l'expression la plus large et la participation de publics très variés : habitants des communes voisines, riverains du futur projet, salariés des entreprises locales, représentants associatifs... tous ont pu s'informer, s'exprimer et échanger avec les maîtres d'ouvrage.

Principal constat de cette forte participation : la quasi-totalité des participants à la concertation habitent l'agglomération paloise et plus particulièrement les communes de Pau, Morlaàs, Serre-Morlaàs, Idron et Sendets.

Prochaine étape : le bilan de la concertation

Ce temps de concertation intervient très en amont du projet, au moment où toutes les options ne sont pas arrêtées. Sur la base de ses enseignements, les maîtres d'ouvrage se prononceront sur le choix de la variante d'aménagement sur laquelle ils poursuivront les études pour définir les contours plus précis des projets. C'est l'objet du bilan de la concertation.

Ce document officiel présente l'analyse quantitative et qualitative de l'expression du public sur les trois objets de l'aménagement : l'échangeur autoroutier sous maîtrise d'ouvrage de VINCI Autoroutes, le passage dénivelé au niveau du rond-point Nobel sous maîtrise d'ouvrage Conseil départemental des

Pyrénées-Atlantiques et les travaux à prévoir sur les voiries communales d'accès à l'échangeur sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Pau.

Validé par le préfet des Pyrénées-Atlantiques et par chaque maître d'ouvrage, le bilan sera rendu public avant l'été 2022. Chacun pourra en prendre connaissance sur le site du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

La concertation publique qui vient de s'achever est un temps fort du dialogue avec le public et l'ensemble des parties-prenantes. Au-delà de cette période réglementaire (article L103-2 du Code de l'urbanisme), les maîtres d'ouvrages s'engagent à poursuivre les échanges jusqu'à la mise en service des aménagements.

Contacts Presse :

- **Préfecture des Pyrénées-Atlantiques** : bureau de la représentation de l'État et de la communication interministérielle
 - Téléphone : 06.26.14.12.79
 - M@il : pref.communication@pyrenees-atlantiques.gouv.fr
- **Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques** : Philippe CAMPA conseiller du Président
 - M@il : philippe.campa@64.fr
- **Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées** : Isabelle Deluga, Directrice de la communication
 - Téléphone : 05.59.27.85.80
 - M@il : isdeluga@aglo-pau.fr
- **Communauté de communes Nord Est Béarn** : Cécile BARUSSAUD, Directrice Générale des Services
 - M@il : c.barussaud@cc-nordestbearn.fr
- **VINCI Autoroutes** : Pierre DESCAMPS – responsable de la communication
 - Téléphone : 06.44.36.60.47
 - M@il : pierre.descamps@vinci-autoroutes.com

Annexe 3 – Publipostage électronique



Cher Monsieur/Madame,

Le projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs sur l'autoroute A64 et ses aménagements urbains connexes fait l'objet d'une concertation publique menée au titre de l'article L.1502 du Code de l'urbanisme. Elle permet la consultation et l'expression de tous les avis des citoyens de l'arrondissement ; le projet d'échangeur, le passage direct et l'aménagement des zones connexes.



Donnez votre avis

Du 21 février au 20 mars 2022, chacun est invité à s'informer et à exprimer son avis sur les projets et le choix de la variante publiquement aménagée de l'échangeur.

Le nouvel échangeur de Pau-Morlaàs sera très directif principal :

- offre un accès direct depuis et vers l'autoroute aux habitants et aux entreprises de tout le département pyrénéen
- mieux répartit le trafic sur l'ensemble de l'agglomération permettant ainsi de faciliter et de sécuriser la circulation routière
- répondre sur l'ensemble des sites de trafic de transit qui participent à la saturation et à la mauvaise qualité de l'air urbain.

En tant que concessionnaire de l'autoroute A64, VINCI Autoroutes assure le maître d'ouvrage du projet d'échangeur, cofinancé avec l'État, le Conseil départemental des Pyrénées-Pyrénées, le département d'agglomération Pau-Morlaàs-Pyrénées et la Communauté de communes Nord Des Pyrénées.

Des zones de chantier, je vive le projet !

À partir du 20 mars 2022, le Service Clients VINCI Autoroutes

Sur les zones de chantier, je vive le projet !
 Pour votre sécurité, votre agglomération de VINCI Autoroutes et des intervenants, nous allons agencer un accès de chantier.

**RECEVEZ VOTRE VOUCHER
 CONTACT VOTRE DÉPARTEMENT D'AGGLOMÉRATION**

D'autres questions ?
 N'hésitez pas à consulter notre rubrique **AIDE & CONTACT** ou à nous contacter sur serviceclients@vinci-autoroutes.com

Pour plus d'infos sur ce dossier, voir notre rubrique "Projets et réalisations" à l'adresse www.vinci-autoroutes.com.
 Ce document est le règlement général de la procédure de concertation publique au titre de l'article L.1502 du Code de l'urbanisme en vigueur au 1er janvier 2022. Les documents relatifs aux modalités de concertation, le calendrier de concertation et les modalités de consultation sont disponibles sur le site www.vinci-autoroutes.com.
 Pour plus d'informations, contactez le service client au 09 70 00 00 00 (numéro vert).



Cher Monsieur/Madame,

Jusqu'au 20 mars 2022 la concertation publique se poursuit ! Durant cette période, nous souhaitons vous informer et donner votre avis sur l'opportunité du projet et les solutions d'aménagement envisagées.

Le nouvel échangeur de Pau-Morlaàs sera très directif principal :

- offre un accès direct depuis et vers l'autoroute aux habitants et aux entreprises de tout le département pyrénéen
- mieux répartit le trafic sur l'ensemble de l'agglomération permettant ainsi de faciliter et de sécuriser la circulation routière
- répondre sur l'ensemble des sites de trafic de transit qui participent à la saturation et à la mauvaise qualité de l'air urbain.

**Ce projet vous intéresse ?
 Pensez à apporter votre contribution !**

DONNEZ VOTRE AVIS



DÉCOUVREZ LE PROJET

À partir du 20 mars 2022, le Service Clients VINCI Autoroutes

Sur les zones de chantier, je vive le projet !
 Pour votre sécurité, votre agglomération de VINCI Autoroutes et des intervenants, nous allons agencer un accès de chantier.

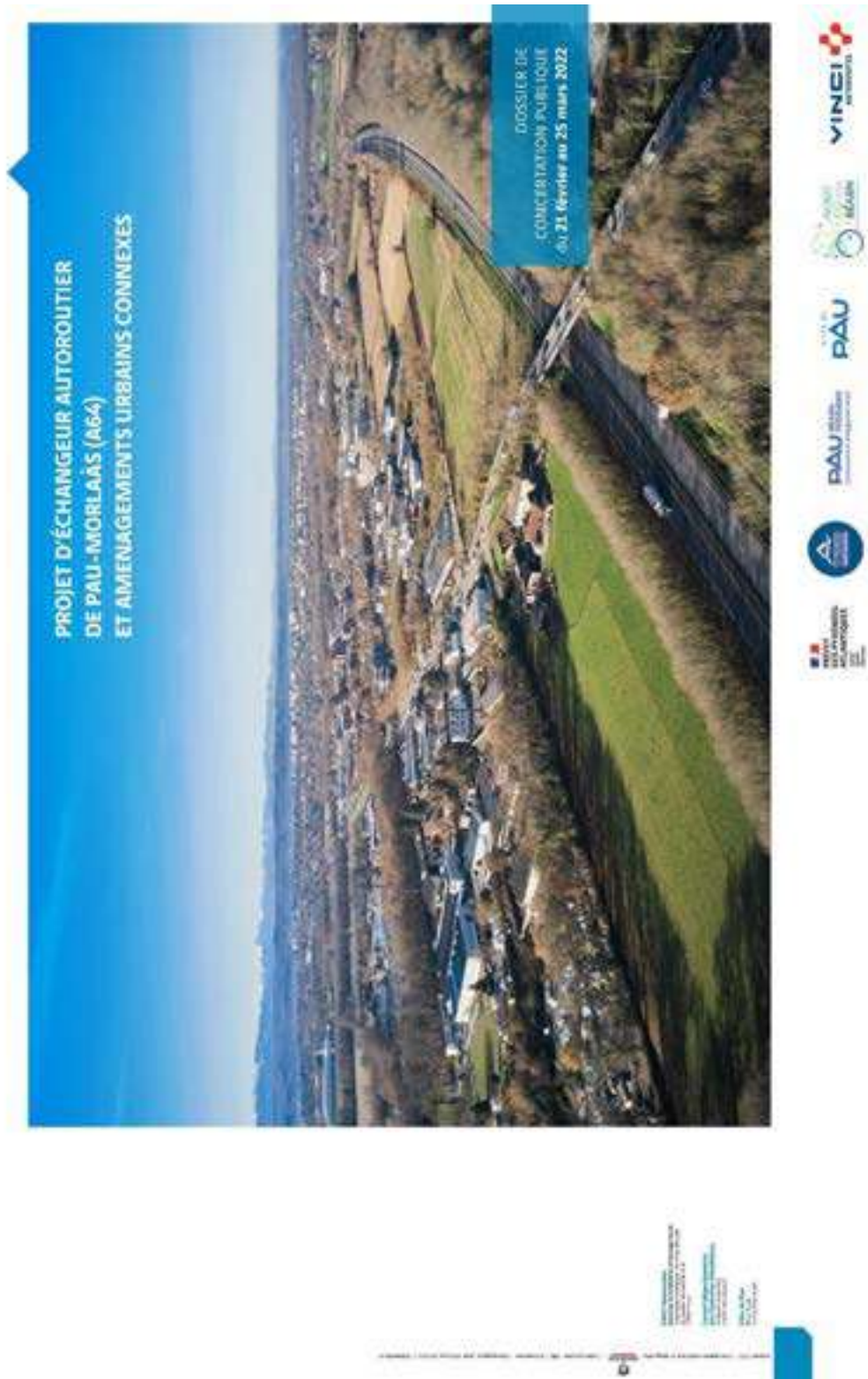
**RECEVEZ VOTRE VOUCHER
 CONTACT VOTRE DÉPARTEMENT D'AGGLOMÉRATION**

D'autres questions ?
 N'hésitez pas à consulter notre rubrique **AIDE & CONTACT** ou à nous contacter sur serviceclients@vinci-autoroutes.com

Pour plus d'infos sur ce dossier, voir notre rubrique "Projets et réalisations" à l'adresse www.vinci-autoroutes.com.
 Ce document est le règlement général de la procédure de concertation publique au titre de l'article L.1502 du Code de l'urbanisme en vigueur au 1er janvier 2022. Les documents relatifs aux modalités de concertation, le calendrier de concertation et les modalités de consultation sont disponibles sur le site www.vinci-autoroutes.com.
 Pour plus d'informations, contactez le service client au 09 70 00 00 00 (numéro vert).

Annexe 4 – Les supports de concertation

- **Le dossier de concertation**





Eric SARTZ
Responsable Projets



EDITO



03

difficultés et les besoins de financement des projets de grande envergure. C'est dans ce contexte que l'Etat a initié le développement des Partenariats Public-Privé (PPP) depuis 2005. Ces partenariats ont permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

Le développement des PPP a permis de financer et de construire des infrastructures de transport, des services publics et des équipements culturels et sportifs. Ils ont également permis de moderniser et d'optimiser les services publics.

04



Sommaire



P 1 à 6	Le projet d'échangeur
P 6 à 10	La genèse du projet
P 11 à 15	Un nouvel échangeur à l'est de Pau : pour quoi ? pour quel ?
P 16	Le processus d'étude
P 17 à 18	Le projet d'aménagement de l'échangeur
P 17 à 19	L'environnement de projet
P 20 à 21	Les études réalisées retenues
P 21 à 22	L'identification de la variante préférentielle
P 23 à 25	Les aménagements urbains concernés
P 26 à 28	La concertation publique
P 29 à 30	La poursuite des études et les procédures à venir

LE PROJET D'ÉCHANGEUR

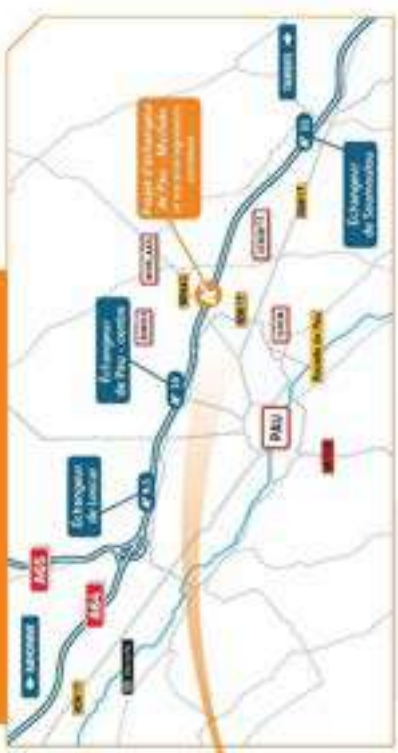
Après 60 jours de concertation avec l'association A64, l'axe de l'échangeur est défini et tracé à Pau Centre. Il faut ensuite faire une déclinaison de variantes afin d'être en mesure de répondre à la demande des habitants de Pau Centre. Les variantes sont étudiées pour répondre aux attentes des habitants de Pau Centre. Les variantes sont étudiées pour répondre aux attentes des habitants de Pau Centre.



Le projet consiste à créer un nouvel échangeur sur l'A64 au nord-est de l'agglomération pauoise, afin de servir les zones Pau Centre (R102) et l'agglomération (R112). L'objectif de la CE 2024, sur les communes de PAU, MORLAÏS et TARBES, de la département des Pyrénées-Atlantiques (65). Les aménagements concernés sont présentés dans les plans et schémas ci-dessous.

La concertation du 21 février au 25 mars 2022

Après 60 jours de concertation avec l'association A64, l'axe de l'échangeur est défini et tracé à Pau Centre. Il faut ensuite faire une déclinaison de variantes afin d'être en mesure de répondre à la demande des habitants de Pau Centre. Les variantes sont étudiées pour répondre aux attentes des habitants de Pau Centre.



LES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

2 réalisations d'ouvrage connexes : La Réorganisation des Pyrénées Atlantiques et la Ville de Pau

Ces aménagements des connexes sont un élément déterminant pour la réussite du projet. Ils sont étudiés conjointement de façon à ce que les aménagements des connexes soient compatibles avec les aménagements de l'échangeur. Les aménagements des connexes sont étudiés pour répondre aux attentes des habitants de Pau Centre.

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

Pas en un passage obligé pour les voitures arrivées dans les gouds lourds, circulant sur l'axe nord sud via l'A63, l'A64 et la RN128 en direction de Sarragoss. Au nord, les entreprises laissent en transit à l'échangeur Pau-Clermont et continuent ainsi à la circulation de nuit, sur les routes secondaires du nord de l'agglomération.

La Lake Autopay permettra un accès direct au sud de la route et évite de faire les routes secondaires, offrant de meilleures conditions de sécurité et de confort pour les usagers de la route.



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

Les routes départementales, nationales, régionales, européennes, sont des axes de transit importants pour les habitants, les entreprises et les commerçants de Béarn. Elles sont donc des axes de transit importants pour les habitants, les entreprises et les commerçants de Béarn. Elles sont donc des axes de transit importants pour les habitants, les entreprises et les commerçants de Béarn.

La Lake Autopay permettra un accès direct au sud de la route et évite de faire les routes secondaires, offrant de meilleures conditions de sécurité et de confort pour les usagers de la route.

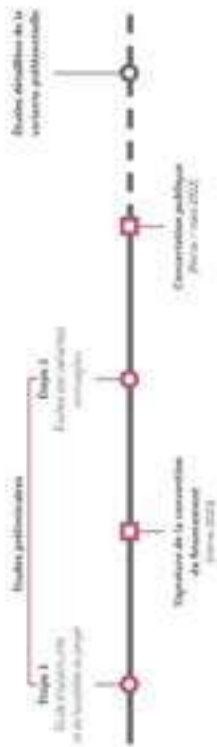


Photographie de la Lake Autopay

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

La démarche de conception du projet

C'est à l'issue d'un processus d'étude qui permet de définir les grandes phases qui permettront de préciser progressivement les conditions de réalisation de l'aménagement. Les études préliminaires, supports de la concertation publique, les études détaillées qui se poursuivront ont permis de définir les valeurs prédictibles de la phase.



Ces études sont guidées par les contraintes techniques et par la limitation des impacts sur l'environnement et la santé.

Les contraintes techniques et géométriques

Le projet d'échangeur est défini dans le droit 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 réalisation limitée des impacts du projet sur l'environnement

Dans ce but, des diagnostics sont confiés à des bureaux d'études et à des prestataires spécialisés dans l'étude de concertation préliminaire l'environnement du projet et de concevoir un aménagement qui permette d'éviter, réduire, compenser (voir ci-dessous), les impacts du projet, dans le premier diagnostic de cet environnement est effectué dans les régions sensibles.

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

Cette démarche vise à limiter au maximum les impacts de l'aménagement sur l'environnement et la santé. Elle est basée sur la prévention, la réduction des impacts, la compensation et la compensation. Elle vise à éviter, réduire, compenser les impacts de l'aménagement sur l'environnement et la santé. Elle est basée sur la prévention, la réduction des impacts, la compensation et la compensation.

LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR

Six variantes étudiées, deux variantes retenues

Sur la base des objectifs fixés avec les partenaires du projet, lors de la phase de diagnostic initial, de l'expertise des faits et des besoins de l'opérateur, de la consultation des experts et des avis des riverains, les variantes ont été étudiées en fonction de critères techniques, environnementaux, économiques et sociaux. Les variantes ont été étudiées en fonction de critères techniques, environnementaux, économiques et sociaux.

Plusieurs variantes ont été étudiées, deux variantes ont été retenues pour le projet.

Les variantes 2 (à la variante Nord) et 3 (à la variante Sud) présentent les meilleurs résultats tant du point de vue technique, fonctionnel qu'environnemental. Elles présentent notamment une exploitation compatible avec les documents réglementaires en vigueur, tout en permettant les contraintes d'exploitabilité et en permettant de répondre pour le mieux aux objectifs.

Une voirie de service sera créée pour faciliter l'accès aux services existants et futurs. L'impact de la voirie de service sera étudié et les mesures d'accompagnement seront étudiées.



Les variantes 4 et 5 se distinguent par les services attendus en termes de fonctionnement. Leur aménagement leur permet par rapport à la variante retenue de leur permettre plus de confort, notamment les objectifs de vitesse, et surtout l'absence de travaux de maintenance de la voirie de service. Les variantes 4 et 5 sont caractérisées par un aménagement plus simple, plus économique et plus compatible avec les documents réglementaires en vigueur.

Les variantes 3 et 5 présentent des impacts plus importants sur l'environnement. Elles ont une exploitation plus complexe et plus coûteuse. Elles ont un impact plus important sur l'environnement, notamment en termes de consommation d'énergie, d'impact visuel et de bruit. Elles ont un impact plus important sur l'environnement, notamment en termes de consommation d'énergie, d'impact visuel et de bruit.



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

« Pour le secteur agricole, l'impact du projet sur la zone de Pau, en zone d'irrigation agricole, concerne les activités de culture et de élevage. L'impact du projet sur les activités de culture est lié à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). L'impact du projet sur les activités de élevage est lié à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). »

L'AGRICULTURE: une activité dominante sur le secteur

La zone d'étude, et plus globalement le nord de l'agglomération de Pau, se situe dans l'axe agricole principal de la zone de Pau, secteur favorisant le développement de l'agriculture.

Au sein de la zone d'étude, la culture de maïs est prédominante. Ce maïsage assure la présence de plusieurs familles de pratiques pour les fermages et les unités.

Les études « habitats », « patrimoine », « paysage » ont permis l'impact de la variante étudiée.

PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU: une priorité

Le leur aménagement se trouve au niveau de la zone de Pau. On se concentre dans le secteur d'étude agricole que le projet d'axe autoroutier de l'axe agricole. A la fin de l'étude, l'axe agricole sera traité par des travaux de traitement de l'eau (traitement de l'eau) et de traitement de l'eau (traitement de l'eau).

BIO-DIVERSITÉ: des habitats naturels à prendre en compte

Les habitats naturels ont été recensés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont permis d'identifier les habitats naturels à prendre en compte.

Parmi ces habitats, on retrouve notamment la présence de zones humides et un habitat d'intérêt communautaire (les prairies humides). Ces habitats sont protégés à l'instar de certains autres habitats tels que :

- « les zones humides (Praderies, Nature de l'aire) (Orléans) »
- « les zones humides (Praderies, Nature de l'aire) (Orléans) »
- « les zones humides (Praderies, Nature de l'aire) (Orléans) »

« Les impacts de l'axe autoroutier sur les habitats naturels sont liés à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). »

« Les impacts de l'axe autoroutier sur les habitats naturels sont liés à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). »

« Les impacts de l'axe autoroutier sur les habitats naturels sont liés à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). »



Source: Observatoire de l'Environnement de Pau

L'environnement des variantes retenues

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



L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL DU PROJET

LE CADRE DE VIE: un enjeu fort pour un projet d'aménagement en agglomération

Le projet s'inscrit en zone urbaine, une zone où l'impact du projet est fort.

- « les habitats naturels (Praderies, Nature de l'aire) (Orléans) »
- « les habitats naturels (Praderies, Nature de l'aire) (Orléans) »
- « les habitats naturels (Praderies, Nature de l'aire) (Orléans) »

« Les impacts de l'axe autoroutier sur les habitats naturels sont liés à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). »

« Les impacts de l'axe autoroutier sur les habitats naturels sont liés à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). »

« Les impacts de l'axe autoroutier sur les habitats naturels sont liés à la modification des conditions de culture (niveau de la nappe phréatique, qualité de l'eau, etc.). »

Source: Observatoire de l'Environnement de Pau

Les deux variantes retenues

Suite à l'étude de 4 variantes (C, D, E et M) 2 ont été retenues pour être étudiées et comparées plus en détail. Chaque variante comprend des aménagements urbains concrets qui concernent surtout les localités de l'axe Morlaàs - Luch. La variante Nord est similaire avec Morlaàs et le rond-point Béarnais sur RD 941. La variante Sud est similaire avec Pau et le chemin Cami Soté avec des variantes le long pour rejoindre la connexion de la route de Pau et de la route de Morlaàs (RD 941).

LA VARIANTE NORD

La variante Nord s'appuie sur le principe de l'aménagement du système d'échange au nord de l'A64, avec débouché sur la RD941 (plateforme nord-est de l'agglomération) au droit du giratoire Béarnais existant, en sorte de fourrage de franchissement de l'autoroute. Cette solution prévoit la création de :

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



Les aménagements urbains concrets :

- l'aménagement du giratoire Béarnais
- une 2^e voie de la RD941 à l'est de l'axe de Morlaàs
- la création d'un ouvrage d'art sur le giratoire Béarnais



LA VARIANTE SUD

La variante Sud s'appuie sur le principe de l'aménagement du système d'échange au sud de l'A64, avec débouché sur le chemin Cami Soté au droit d'un giratoire à zébré. Cette solution prévoit la création de :

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



Les aménagements urbains concrets :

- l'aménagement des giratoires de l'axe de Morlaàs
- le Cami Soté et de l'axe de Pau
- la création d'un ouvrage d'art sur le giratoire Béarnais
- l'aménagement du giratoire Béarnais

L'identification de la variante préférentielle

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

Les incidences potentielles du projet sont évaluées selon trois degrés :

- Faible
- Modérée
- Forte

	Variante Nord	Variante Sud
Collines		
Fonctionnalité de l'échangeur	Cette solution permet de doubler le trafic de la route dans les deux sens (sens nord-sud et sud-nord). Plus d'espaces de stationnement sont disponibles sur les deux côtés de la route. Ceci permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.	Cette solution permet un bon fonctionnement de l'échangeur dans les deux sens de circulation. Elle offre un accès direct à la route nationale N101. Cette solution est choisie car elle permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.
Attractivité du territoire	Cette solution permet de doubler le trafic de la route dans les deux sens (sens nord-sud et sud-nord). Plus d'espaces de stationnement sont disponibles sur les deux côtés de la route. Ceci permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.	Cette solution permet un bon fonctionnement de l'échangeur dans les deux sens de circulation. Elle offre un accès direct à la route nationale N101. Cette solution est choisie car elle permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.
Activité agricole	Cette solution permet de doubler le trafic de la route dans les deux sens (sens nord-sud et sud-nord). Plus d'espaces de stationnement sont disponibles sur les deux côtés de la route. Ceci permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.	Cette solution permet un bon fonctionnement de l'échangeur dans les deux sens de circulation. Elle offre un accès direct à la route nationale N101. Cette solution est choisie car elle permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.
Engagements financiers	Cette solution permet de doubler le trafic de la route dans les deux sens (sens nord-sud et sud-nord). Plus d'espaces de stationnement sont disponibles sur les deux côtés de la route. Ceci permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.	Cette solution permet un bon fonctionnement de l'échangeur dans les deux sens de circulation. Elle offre un accès direct à la route nationale N101. Cette solution est choisie car elle permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.
Cadre de vie	Cette solution permet de doubler le trafic de la route dans les deux sens (sens nord-sud et sud-nord). Plus d'espaces de stationnement sont disponibles sur les deux côtés de la route. Ceci permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.	Cette solution permet un bon fonctionnement de l'échangeur dans les deux sens de circulation. Elle offre un accès direct à la route nationale N101. Cette solution est choisie car elle permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.
Environnement	Cette solution permet de doubler le trafic de la route dans les deux sens (sens nord-sud et sud-nord). Plus d'espaces de stationnement sont disponibles sur les deux côtés de la route. Ceci permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.	Cette solution permet un bon fonctionnement de l'échangeur dans les deux sens de circulation. Elle offre un accès direct à la route nationale N101. Cette solution est choisie car elle permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.

La variante préférentielle et ses aménagements concrets : la variante Sud



Une urbanisation maîtrisée

La variante préférentielle est une solution qui permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance. Elle offre un accès direct à la route nationale N101. Cette solution est choisie car elle permet de mieux gérer les incidents et les travaux de maintenance.

GARANTIR LA FLUIDITÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAFIC...

Chaque variante comporte nécessairement la redistribution d'aménagements urbains connexes qui doivent améliorer les performances du projet d'échangeur. Ces aménagements sont réalisés d'ouvrage des collectivités territoriales ou sont réalisés par le concessionnaire de l'ouvrage de l'Etat pour garantir la fluidité et la sécurité du trafic sur le réseau local. Ils favorisent également dans ce cadre la qualité des riverains.

Dans cette partie, sont présentés plus en détail les aménagements associés à la variante préférentielle du projet d'échangeur : la création d'un passage dévié sur le tracé de la route pour franchir le ruisseau (y compris le fait de ne pas participer à l'entretien de ce tracé) ou la réalisation d'ouvrage du Département des Pyrénées Atlantiques, la reconfiguration des zones communales (C204) et l'échangeur permettant de franchir l'ouvrage à l'échangeur tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Les aménagements sur le réseau départemental

Un passage dévié pour franchir le tracé sur le territoire de la commune de Pau.

Pour le Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques, le tracé de la route départementale n°104 est un enjeu de sécurité et de fluidité du trafic. Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Plan de principe de passage dévié



Un passage dévié pour franchir le tracé sur le territoire de la commune de Pau.

Pour le Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques, le tracé de la route départementale n°104 est un enjeu de sécurité et de fluidité du trafic. Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Les aménagements sur le réseau communal

Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Un bilan bénéficiaire malgré les inconvénients

Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

... ET RESPECTER LA QUIÉTUDE DES RIVERAINS

La reconfiguration des vestiges d'accès à l'échangeur

Des aménagements pour respecter la quiétude des riverains

Les voies qui rejoignent le territoire de Pau Morlaàs sont aujourd'hui saturées. Elles doivent être reconfigurées à l'issue de la construction de l'échangeur pour garantir la quiétude des riverains.

Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).

Le Canal Sola Est permet aux riverains et transformés en une route.

Concrètement, le projet de Canal Sola Est consiste à transformer le canal existant en une route départementale n°104. Ce projet a pour objectif de garantir la quiétude des riverains et de permettre aux riverains de bénéficier d'un accès direct à l'échangeur sans avoir à franchir le pont existant.

Cette initiative, en collaboration avec les services départementaux de l'équipement, permettra aux riverains de bénéficier d'un accès direct à l'échangeur sans avoir à franchir le pont existant. Ce projet a pour objectif de garantir la quiétude des riverains et de permettre aux riverains de bénéficier d'un accès direct à l'échangeur sans avoir à franchir le pont existant.

Le Département des Pyrénées Atlantiques a financé la réalisation de ce passage dévié sur le territoire de la commune de Pau. Ce passage dévié permet de franchir l'ouvrage de l'Etat tout en maintenant la continuité des réseaux locaux (eau, électricité, gaz, fibre optique, etc.).



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

Durant 5 semaines, plusieurs possibilités sont offertes pour s'informer, échanger et s'exprimer. Le site www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr propose l'ensemble des informations relatives au projet. Il permet notamment de télécharger le dossier relatif à la concertation et le formulaire d'inscription. Il présente les modalités de participation proposées au public et sera mis à jour en cas d'évolution de vos modalités, notamment en fonction de l'évolution de la situation sanitaire et de contraintes logistiques.



POUR S'INFORMER Consultez les documents de la concertation :

- le dossier de concertation
 - le formulaire d'inscription
 - les modalités d'inscription
- en la consultation depuis le site internet du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr
- ou en allant directement sur le projet, contactez nos bureaux d'Accueil du public dans les lieux ci-dessous :
- Maire de Pau
 - Maire de Morlaàs
 - Comité d'animation des Espaces d'Échanges
 - Centre technique municipal de Pau
 - 102, rue Roger-Sauvagny à Pau



POUR S'EXPRIMER Déposez vos contributions, avis et questions pendant toute la durée de la concertation :

- sur le site du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr
- par e-mail : a64-echangeur-pau-morlaas@vici2-antennes.com
- par courrier :
 - VNCI Antennes
 - Direction de la Mairie d'Ourange-Dax
 - Concertation Échangeur A64 Pau-Morlaàs
 - 33000 POGNAC
- dans les zones mises à votre disposition dans les halls d'accueil des collectivités :
 - Maire de Pau
 - Maire de Morlaàs
 - Maire d'Arrens
 - Comité d'animation des Espaces d'Échanges
 - Centre technique municipal de Pau (102, rue Roger-Sauvagny à Pau)
- sur plusieurs lieux d'animation (sur le site internet d'Information Lutte 1 professionnel).

Mettre votre signature (même si la Direction des Travaux ne réalisera pas systématiquement un recueil de signatures) et votre adresse postale. Afin d'être en mesure de vous adresser les éventuelles observations relatives aux contributions déposées, nous vous recommandons de nous adresser vos contributions par courrier postal. Afin d'être en mesure de vous adresser les éventuelles observations relatives aux contributions déposées, nous vous recommandons de nous adresser vos contributions par courrier postal. Afin d'être en mesure de vous adresser les éventuelles observations relatives aux contributions déposées, nous vous recommandons de nous adresser vos contributions par courrier postal.



POUR ÉCHANGER Participez aux rencontres de la concertation :

- Pour des échanges personnalisés, nous à la rencontre des experts de VNCI Antennes et des équipes d'ouvrage des aménagements concernés à l'heure de votre choix à l'occasion des **permanences publiques** organisées :
- **Lundi 7 mars de 14h à 18h** à la Maison de l'Europe de quartier Dax des Bains Agnès, 8 rue de Péguy à Dax
 - **Mardi 8 mars de 14h à 18h** à la mairie de Morlaàs, hôtel de Ville, place Sarrasin à Morlaàs
 - **Mardi 8 mars de 14h à 18h** à la mairie d'Arrens, 1930 de 1930, 4 avenue des Doyennes à Arrens
 - **Jeudi 10 mars de 10h à 13h** au Centre technique municipal de Pau, 102, rue Roger-Sauvagny à Pau
- Le nombre d'ouvrages sera également à disposition des intervenants de **rencontres locales** :
- **Mardi 7^{er} mars de 10h à 13h** au centre commercial Impasse de Morlaàs, 11 rue Sarraute à Morlaàs
 - **Mardi 8 mars de 10h à 13h** au centre commercial Auchan de Pau, 1 avenue du Général Leclerc à Dax
- Pour permettre aux habitants concernés d'échanger avec les équipes d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier et des aménagements concernés, **des réunions publiques** sont organisées :
- **Mardi 15 mars à 18h** à la mairie de Morlaàs, salle des conférences, place Sarrasin à Pau à Morlaàs
 - **Mardi 15 mars à 18h** à Pau, salle (salle d'attente) 110 avenue de Bercy à Pau

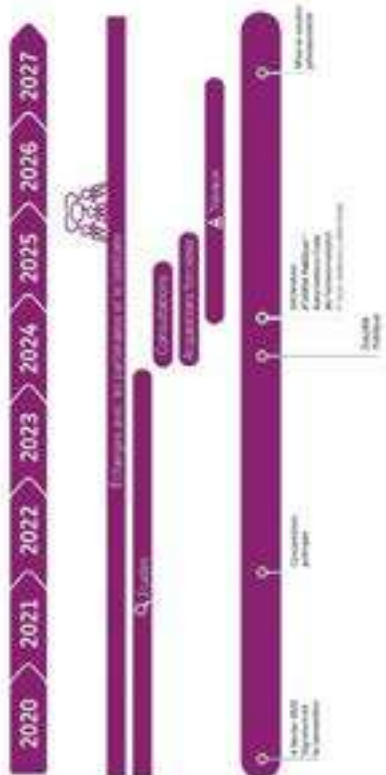
Le nombre de places pour participer aux réunions et permanences publiques est limité en raison des contraintes sanitaires. Inscription sur www.a64-echangeur-pau-morlaas@vici2-antennes.com ou en indiquant vos coordonnées et en précisant le meeting and par votre inscription.

LA POURSUITE DES ÉTUDES ET LES PROCÉDURES À VENIR

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

Plusieurs procédures seront ensuite engagées afin d'obtenir les autorisations administratives nécessaires pour la poursuite du projet. Les travaux pourront ensuite débiter pour une mise en service de nouvel échangeur à l'été 2027. Durant toutes ces étapes, la concertation et l'information se poursuivront avec les collectivités locales et l'ensemble des différents partenaires concernés par le projet.

PLANNING PRÉVISIONNEL DES PROJETS (ÉCHANGEUR ET AMÉNAGEMENTS CONNEXES)



LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

La soumission des parties prenantes
 Cette phase consiste à mener l'enquête de détail des impacts de l'intégration au réseau routier (notamment, l'impact sur le trafic, les documents d'urbanisme, et à présenter les mesures envisagées). Ces études permettent aux autres services concernés de commencer à donner leur avis à l'enquête publique qui sera ouverte à l'initiative de la société de l'État et des collectivités. Cette étape conclut une phase d'échanges et de concertation avec les partenaires institutionnels avant, le cas échéant, l'impulsion préalable à la déclaration d'utilité publique.

La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MDCDU)
 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet d'échangeur sera réalisée après la consultation et l'avis préalable, si cela s'avère nécessaire, dans le cadre du dossier d'enquête publique.

Cette procédure doit être terminée pour l'adoption de l'acte de déclaration d'utilité publique. L'élaboration des documents d'urbanisme des communes concernées afin qu'ils soient compatibles avec le projet. L'impulsion préalable est possible de projet sur le territoire sans attendre les implications des collectivités et le vote de leur territoire.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
 Cette-ci consiste à présenter une demande, soit le projet de loi, sur la base des études approfondies, l'avis de la société de l'État, des collectivités, des documents d'urbanisme, de donner l'avis de la société de l'État et des collectivités. La commission enquêteuse, dirigée par le 'Ministère de l'Équipement, du Transport et de l'Énergie', aura mission de vérifier si le projet est conforme aux exigences de la loi. Elle pourra, si elle le juge nécessaire, demander des éclaircissements au projetant. La déclaration d'utilité publique est prononcée par le ministre de l'Équipement, du Transport et de l'Énergie.

NOTES

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100



Photo de l'interchange de Pau - A64

- Le dépliant



- Les panneaux d'information

PROJET D'ÉCHANGEUR AUTOROUTIER A64 PAU-MORLAAS ET AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

LE PROJET PROPOSÉ

Le projet consiste à créer un **nouvel échangeur** sur l'A64 au nord-est de l'agglomération péloise à hauteur de la route de Morlaàs (RD 943). Des aménagements connexes seront réalisés sur la rocade de Pau et les routes d'accès à l'échangeur.

Une variante préférentielle: la variante Sud

De variantes ont été étudiées. Deux d'entre elles ont été retenues pour la concertation (Sud et Nord), avec une variante préférentielle: la variante Sud.

VARIANTE SUD AVEC SES AMÉNAGEMENTS CONNEXES

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

Cette solution prévoit la création de :

- 1 une bretelle d'accès et de sortie dans chaque sens de circulation;
- 2 un ouvrage d'art de franchissement de l'A64;
- 3 une gare de péage au sud de l'A64;
- 4 un giratoire sur le chemin Camille Sédil.

Aménagement de giratoire
Bretelle d'accès et de sortie au droit du giratoire Camille Sédil au sud de l'échangeur.

Aménagement de giratoire
Giratoire à trois voies au droit du giratoire Camille Sédil.

Aménagement de giratoire
Giratoire à trois voies au droit du giratoire Camille Sédil.

Une option: la variante Nord

VARIANTE NORD AVEC SES AMÉNAGEMENTS CONNEXES

La variante Nord s'appuie sur le principe de l'aménagement du système d'échange au nord de l'A64, avec débouché sur la RD 943 au droit du giratoire Berlioz.

Cette solution prévoit la création de :

- 1 une bretelle d'accès et de sortie dans chaque sens de circulation;
- 2 un ouvrage d'art de franchissement bidirectionnel de l'A64;
- 3 une gare de péage au nord de l'A64;
- 4 l'ajout d'une voie dédiée à la direction de l'échangeur sur le giratoire Berlioz.

Aménagement de giratoire
Bretelle d'accès et de sortie au droit du giratoire Berlioz au nord de l'échangeur.

Aménagement de giratoire
Ajout d'une voie dédiée à la direction de l'échangeur sur le giratoire Berlioz.

Pour plus d'information sur les variantes proposées :
www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr



PAU Agglomération

PAU



VINCI

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



LES OBJECTIFS DU PROJET

Le nouvel échangeur et ses aménagements urbains au nord-est de Pau bénéficieront 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.

Un nouvel échangeur autoroutier...

- pour améliorer la desserte du territoire nord et est de l'agglomération... pour soutenir son activité économique et sa croissance démographique ;
- pour favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs, avec 5 000 véhicules par jour attendus sur le nouvel échangeur ;
- pour reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit... et soulager les routes secondaires.



... et des aménagements connexes...



Construction actuelle à l'épave de la giratoire Nobel sur le nouveau passage

- pour garantir la fluidité et la sécurité du trafic... pour améliorer les temps de parcours sur la rocade de Pau et la route de Morlaàs notamment ;
- pour respecter la qualité des rivières... et préserver leur cadre de vie.

Un passage dénivelé au giratoire Nobel

Cette voirie est le dernier tronçon de passage dénivelé sans contrôle de vitesse gestionnaire. Elle sera remplacée par un passage dénivelé avec un contrôle de vitesse de 50 km/h.

Plan d'implantation de passage dénivelé



Plus d'information sur le projet et ses enjeux : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr



LA CONCERTATION DU 21 FÉVRIER AU 25 MARS 2022

La concertation est menée au titre de l'article L503-2 du Code de l'urbanisme. Elle doit permettre l'information et l'expression de tous sur le projet et ses aménagements connexes.

Echanger avec les maîtres d'ouvrage :

• En rencontrant les équipes de VINCI Autoroutes et des maîtres d'ouvrage des aménagements connexes à l'occasion de permanences publiques, de rencontres individuelles et de réunions publiques.

Mardi 1 ^{er} mars	Rencontre individuelle	Au Centre commercial Interéchangeur de Morlaàs (21 rue Barreau à Morlaàs) de 12h à 13h
Vendredi 2 mars	Rencontre individuelle	Au Centre commercial Interéchangeur de Pau (11 avenue du Général Leclerc à Pau) de 12h à 13h
Dimanche 7 mars	Permanence publique	À la salle Agnès de la Mission du Cénacle (4 ^{ème} quartier Quatre des Bèdes) de 10h à 12h
Mardi 8 mars	Permanence publique	À la mairie de Morlaàs (place Saint-Foy à Morlaàs) de 14h à 17h
Mardi 8 mars	Permanence publique	À la mairie d'Ibarron (14 avenue des Pyrénées à Ibarron) de 14h à 17h
Vendredi 11 mars	Permanence publique	Au Centre technique municipal de Pau (22 rue Roger Salengro à Pau) de 14h à 17h
Mardi 15 mars	Réunion publique	À la salle des conférences de la mairie de Morlaàs (place Saint-Foy à Morlaàs) à 13h
Mardi 15 mars	Réunion publique	À la salle Gaston Bonheur de Pau (130 avenue de Sures à Pau) à 13h

S'informer et s'exprimer

• Sur la page Internet dédiée au projet et en téléchargeant les documents d'information (à partir www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr)



- Par e-mail : a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com
- Par courrier : VINCI Autoroutes - Direction de la Mairie d'Ourage Ourat - Concertation échangeur A64 Pau-Morlaàs - 22, avenue Léonard de Vinci - 33000 PESSAC
- Dans les annexes mises à votre disposition dans les halls d'accueil des collectivités : Mairie de Pau, de Morlaàs, d'Ibarron, au Conseil Départemental des Pyrénées-Aquitaines et au Centre technique municipal de Pau (22 Rue Roger Salengro à Pau)
- En portant le questionnaire joint à la brochure d'information (lettre 3 jointe/annexé)

Le dossier de concertation pourra évoluer en fonction des nouvelles données de concertation. Les documents sont disponibles aux permanences et réunions publiques et renseignez vous sur le site internet à partir www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

Pour participer, s'inscrire aux réunions et déposer son avis :
www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

- La fiche avis



CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR A64 PAU-MORLAAS ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom : _____

Prénom : _____

Je m'abonne à la newsletter du projet

> Adresse email : _____

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

> Adresse postale _____

- L'encart publicitaire



**PROJET D'ÉCHANGEUR AUTOROUTIER DE PAU-MORLAÀS (A64)
ET AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES**

**PARTICIPEZ A LA CONCERTATION PUBLIQUE
DU 21 FÉVRIER AU 25 MARS**

Le projet consiste à créer un nouvel échangeur sur l'A64 au nord-est de l'agglomération paaloise à hauteur de la route de Morlaàs (RD 943). Il est accompagné d'aménagements connexes qui seront réalisés sur la rocade de Pau et les routes d'accès à l'échangeur.

Ces projets sont menés en partenariats par



PAU MÉTROPOLIS
Communauté d'Agglomération

VILLE DE
PAU



Pour participer et déposer son avis :
www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr

PLUS DE RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS AUX REUNIONS ET PERMANENCES :
a64-echangeur-pau-morlaas@vinci-autoroutes.com

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

Annexe 5 – Articles de presse

- *Sud Ouest*, édition Béarn et Soule, « **Le demi-échangeur sur l’A64 sera installé côté sud, à Idron** », 08/02/2022.
- *La République des Pyrénées*, « **Echangeur autoroutier de Pau-Morlaàs : la concertation publique débute le 21 février** », 11/02/2022.
- *Sud Ouest*, édition Béarn et Soule, « **Echangeur autoroutier : la consultation en vue** », 11/02/2022.
- *La République des Pyrénées* et *L’Eclair des Pyrénées*, « **Echangeur autoroutier de Pau-Morlaàs : voici les aménagements prévus** », 19/02/2022.
- *Sud Ouest*, édition Béarn et Soule, « **Le projet se précise pour l’échangeur de Pau-Morlaàs** », 19/02/2022.
- *La République des Pyrénées* et *L’Eclair des Pyrénées*, « **Echangeur, un projet plutôt bien accueilli** », 24/02/2022.
- *La République des Pyrénées* et *L’Eclair des Pyrénées*, « **Le début de la concertation favorable à l’échangeur** », 03/03/2022.
- *La République des Pyrénées*, « **Echangeur de Pau-Idron : dernière ligne droite pour la concertation** », 11/03/2022.
- *La République des Pyrénées* et *L’Eclair des Pyrénées*, « **Echangeur : les enseignements de la concertation** », 21/03/2022.

LOGEMENT

Un pas pour l'habitat adapté

Pour répondre aux besoins spécifiques d'une partie de la population, personnes âgées ou handicapées, l'Office 64 crée une marque distinctive, Ovéole, destinée à l'habitat inclusif

Jean-Pierre Tournier
jptournier@ou64.net

Claude Olive, vice-président du conseil départemental qui préside l'Office 64 de l'habitat, juge malade le terme logement social, qui, rappelle-t-il, a pu concerner 75 % de la population. Il dit préférer l'expression « logement pour tous » qui implique pour lui l'idée « d'adapter l'offre de logement au fil de la vie, étudiant, jeune adulte, couple, famille et personnes âgées ».

En tant que premier bailleur social du département, il juge que l'Office 64 doit être de l'habitat inclusif, une de ses priorités. Ce qui justifie le lancement officiel, vendredi 4 février, de la marque Ovéole. Le projet a été piloté au sein de l'Office 64 par Magalie Goullier-Lagadoc, cheffe de projet développement inclusif. Une démarche qui inclut une collaboration plus étroite avec les communes destinataires, les associations de localitaires, de personnes âgées, étudiantes, etc.

« On apporte notre expertise technique pour construire, explique Thierry Moret, directeur de l'Office 64, mais il s'agit aussi de répondre aux préoccupations de nos interlocuteurs

et qui permet une réflexion en amont qui va dans le détail sur le besoin de créer des espaces de vie, sur l'adaptation des salles de bain, sur la manière d'éclairer, sur les choix de couleurs, etc. »

Logement et mixité

L'objectif fait aussi partie des objectifs d'Ovéole. Plusieurs projets qui existent dans ce cadre sont déjà lancés. À Gesteire notamment avec Habitatia, ou parmi les 30 logements, une dizaine à être effectués avec l'association Esah (Espace de vie pour adultes handicapés) à Lannux, avec les 2 logements intergénérationnels de la résidence Côté-bourgeois à Saint-Né-pou-sa-ville ou l'habitat écoresponsif de ces logements, ou encore Le Petit Dôme et ses 34 logements seniors, qui associent une résidence résidentielle, un restaurant d'application, un espace de vie et des commerces. Un des programmes phares du premier trimestre de Claude Olive, côté fou, comme maître d'ouvrage.

D'autres projets sont en cours de réalisation comme à Baxca, avec six logements seniors et un logement familial ; dans ou la résidence Les Intérieurs Intégrés des logements conçus pour le vieillissement en liaison avec



Aux côtés de Claude Olive (à gauche), Thierry Moret, directeur de l'Office 64, Magalie Goullier-Lagadoc et une partie de l'équipe d'Ovéole. — 1 —

l'Équah (Association pour adultes et jeunes handicapés), notamment à Ostalada au sein logements classiques, logements pour seniors ou personnes en situation de handicap et logement étudiants.

12 millions d'euros
C'est le montant de l'Office 64

ont appuyés par le Conseil départemental. « Nous avons fait de la question du logement et de celle de l'autonomie des personnes âgées et handicapées, une de nos priorités du mandat », écrit Jean-Jacques Larroze, président du département dans une intervention transmise à Claude Olive, le jour

de la présentation d'Ovéole, où il y a pu se rendre. « Nous consacrons dix millions d'euros supplémentaires aux 2 millions d'euros que nous consacrons actuellement au même domaine », ajoute le président du département et sous mettons 5,5 millions de plus dans le secteur de l'autonomie. »

PAU AGGLO

Le demi-échangeur sur l'A64 sera installé côté sud, à Idron

Il sera implanté sous le chemin du Cami Sabé, à horizon 2027. Une présentation publique doit se tenir prochainement

C'est un dossier presque aussi vieux que l'Automote 64 - celui du demi-échangeur qui doit voir le jour au nord-est de Pau. La réalisation de l'infrastructure se déroule. Elle sera située sur la commune d'Idron, sous le chemin du Cami Sabé, à l'est de la route de Troubat. Le scénario d'implanter le demi-échangeur côté Nord, a été écarté.

Dans ce scénario retenu, une descente sera assurée vers le nord-ouest Gabriel Delaunay pour l'accès à Buzaffon et Torrépau. Une autre ira en direction du nord-ouest de la départementale La Martine, à Idron. La route de Troubat - située en partie sur l'axe d'Idron - sera également une voie de descente. Une bretelle devra engleber l'A64, en

direction de Morlaàs et de sa zone d'activité de Serlavet.

Un chantier d'ampleur

Le chantier d'ampleur implique il va d'abord faire passer les études, lancer les consultations et acquiescer les plans qui appartiennent à des particuliers. Sans parler d'éventuels recours, avant le possible lancement des travaux. C'est l'horizon 2027 qui est annoncé à ce effet.

Côté finances, le demi-échangeur devra être payé par les collectivités et le concessionnaire Vinci Autoroutes.

Le projet devrait faire l'objet d'une présentation publique prochainement.

Thibault Saurin



Le demi-échangeur doit être implanté à l'est de la route de Troubat. — 1 —

Orpi PYRÉNÉES

Où nous trouver pour votre projet immobilier ?

13 AGENCES DANS LE BÉARN À VOTRE SERVICE !

SALES DE BÉARN
Oloron
Lescar
Morlaàs
Pau
Oloron
Lescar
Morlaàs
Pau
Oloron
Lescar
Morlaàs
Pau

Béarn et Soule

ÉDUCATION

Carte scolaire dans le 64 : il va falloir revoir la copie

Le Conseil départemental de l'Éducation nationale devait se réunir, jeudi 10 février, pour valider la carte scolaire 2022-2023. La séance a été boycottée par des élus, syndicats et représentants des parents. Ils dénoncent le manque de moyens.

Thibaut Seurin
t.seurin@ouest.fr

Merci de revoir la copie. C'est le message envoyé par la majorité des membres du Conseil départemental de l'Éducation nationale (CDEN). Cette instance qui doit valider la carte scolaire 2022-2023 devait se réunir jeudi 10 février en préfecture, à Pau. Boycottée, elle a été reportée au 17 mars. C'est le manque de moyens qui est pointé du doigt.

Le mouvement est parti de plusieurs élus. Aucun maire, conseiller départemental et régional n'a signé. Certains par revendication, d'autres (les conseillers départementaux de la majorité), car ils vigeaient en vertu du Conseil départemental. Les syndicats des enseignants et parents d'élèves ont engagé.

En fin d'après-midi, le directeur académique François Xavier Pestre ne souhaitait pas que ni le détail des dotations, ni la question des recrutements, ni le fait que le calendrier a été « très contraint », avec d'un côté, la communication des budgets en janvier et, de l'autre, le mouvement des personnels en mars.

« Cette année, étant donné la période de réserve électorale, il fallait terminer l'intégralité du processus avant fin février, développement, François Xavier Pestre. Nous avions un petit mois pour réaliser cette carte scolaire, ce qui est un temps assez court, probablement trop court dans un département d'une grande complexité, qui compte des



Les parents et enseignants de l'école Pierre-Laborde de Bardos, dans le Pays basque, étaient mobilisés ce jeudi 10 février à Pau contre une fermeture de postes. (A. GAZDAR)

zones rurales, de montagne, deux langues régionales, des écoles bilingues, etc. »

Des besoins pesants

Les chiffres provisionnels dansaient 24,5 postes en moins et 85,5 postes en plus dans les Pyrénées-Atlantiques. « Ce sont des propositions pour l'instruction », rappelle le directeur académique. La nouvelle carte scolaire dessinée en fine-actes une balance des postes positive, avec + 6 postes dans le département.

« On pourrait se satisfaire et penser que c'est une bonne nouvelle, même le délégué Louis Franck Hiale, Malherbiensien. Il y a des décharges de direction [qui permettent de libérer du temps pour les direc-

teurs ou directrices, NDRL, cela concerne six postes, il y a donc réforme de la formation initiale, cela concerne deux postes, les remplacements remplaçants, c'est huit postes. » Et ces postes sont pris sur la carte scolaire, ajoute Karthika Mottag du syndicat FSU Strupp. Note de mandats au maire de créer un collectif budgétaire pour dégager des fonds.

« Cette nouvelle dotation de via permise dans le 1^{er} degré, des ouvertures pour ne pas dépasser 25 élèves par classe, une diminution des dépenses annuelles et le recrutement de remplaçants, suppléentaires », glisse l'enseignante dans son commentaire. « Nous ne voulons pas des demi-

postes, tempête la présidente de la Fédération des conseils de parents d'élèves (FCPE), Isabelle Delabot. Nous voulons des postes entiers, avec des enseignants qui ne sont pas contractuels. Aujourd'hui, nous avons des postes en décompensation psychologique, des tuteurs qui n'en peuvent plus et des élèves sous pression. »

En Béarn, Marie-Laure figure parmi les levantes particulièrement impactées par les prévisions de suppression de classes. « Nous avons déjà eu deux écoles fermées l'année dernière et là, on nous ferme des classes, rappelle la conseillère départementale Marie-Lydie Bissat, qui a boycotté le CDEN avec son collègue Michel

Minselle. C'est très dur et décourageant. »

Cette perte notamment à l'école de Ponsleth et Naxarri. « Dans cette dernière, nous avons des familles en difficulté, avec des enfants qui nécessitent une attention, on fait le doublement dans les classes de CE, cela prouve bien que cela se passe mieux quand il y a moins d'enfants par classe. »

Dédoublement mis à mal

Seul que même les réseaux d'éducation prioritaire (REP) sont impactés, d'après le Strupp. « Les REP de Bayonne, Mourenx et Pau subissent des fermetures, donc les justifications nous empêchent puisqu'elles mettent à mal le dédoublement des classes, section CP-CE, tant vanté par le ministre dans les médias. »

Ce jeudi matin, devant l'inspection académique, une quarantaine de personnes étaient présentes pour manifester. Elles défilent l'école Pierre-Laborde de Bardos, dans le Pays basque. Une école bilingue qui devait selon le plan prévisionnel perdre un demi-poste bilingue et un demi-poste basque.

« Nous sommes aujourd'hui entre 18 et 21 élèves, explique Mélanie Court, représentante des parents d'élèves. Après les suppressions, nous aurons des classes entre 26 et 30 élèves. Cela passera à 33 élèves sur la maternelle. Dans cette classe, il y a un élève avec une pathologie. Il ne doit pas tomber ou être humilié. Qu'est-ce qu'il va se passer à 33 élèves ? Il va être mis à part. Aujourd'hui, il ne fait pas. »

PAU AGGLOMÉRATION

Echangeur autoroutier : la consultation en vue

L'implantation au sud de l'A64, sur Idron, a été retenue. La consultation débutera le 21 février

La consultation publique pour le projet de demi-échangeur au nord de Pau va se tenir du lundi 21 février au vendredi 25 mars. « Le projet consiste en la création d'un échangeur entre l'autoroute A64 et les routes départementales 943 et 89 », indique la préfecture des Pyrénées-Atlantiques dans un arrêté en date du 4 février.

Comme nous vous l'indiquions, c'est le scénario d'une implantation de l'infrastructure sur le versant sud qui a été retenu, sous le chemin du Carro-Salé, sur la commune d'

Idron. Des aménagements communs sont prévus par les collectivités concernées : un passage dévié au ruisseau du glonose « Alfred Nislet », à l'intersection entre la rocade (RD 943) et la route de Morlaàs (RD 89). [Et l'aménagement du chemin du Carro-Salé. « Le premier sera financé par le département, le second par la Ville de Pau. »

Durant la période de concertation, le dossier est consultable en mairie et au service technique municipal de Pau, à Morlaàs, Idron ainsi qu'à l'hôtel

de Département. Des permis d'urbanisme se tiendront à partir du 1^{er} mars en présence des représentants de Vinci Autoroutes et des différentes mairies d'ouvrage.

Travaux fin 2024

Les premières seront réalisées à l'intermarché de Morlaàs, le mardi 27 mars de 8 heures à 16 heures et dans le centre commercial d'Auchan à Pau, le mercredi 21 mars de 8 heures à 16 heures.

« Concessionnaire de l'autoroute A64, Vinci Autoroutes as-

sure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, qu'il collabore avec le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn. Le budget prévisionnel pointe à 18,55 millions d'euros.

Le calendrier prévoit un début des travaux fin 2024 pour une mise en service en 2027.

E.S.

Le demi-échangeur sera installé au nord-est de la ville de Pau. (A. GAZDAR)





AGGLO DE PAU ▶ Scène sanglante dans l'Agglo de Pau : un homme retrouvé mort par balle

Un corps, touché à la tête par du gros calibre, a été retrouvé dans un appartement. **PAGE 4 ■**



Ce qui est prévu pour l'échangeur de Berlanne

PAU-MORLAÀS ▶ Le projet d'échangeur a été présenté hier, de même que la transformation du rond-point de Total. **P. 6 ■**



FOOTBALL/LIGUE 2
Au coeur des ultras avant Pau-FC/Caen
PAGES 6-8 ET 20-21 ■

ARISTIMMO
SERVICES IMMOBILIERS

ACHAT
VENTE
LOCATION

05 54 07 52 73

EST-BÉARN
Une agence immobilière a été condamnée
PAGE 4 ■

L'ÉCLAIR

TOURNOI INTERNATIONAL
DE TENNIS

21-27
FÉVRIER
2022

TERÈGA
open
Pau Pyrénées

PALAIS DES SPORTS DE PAU

BILLETTERIE openpau.pyrenees.com

CHALLENGER
FOUR

LUNDI DJ SET
BOB SINCLAR

ENTRÉE GRATUITE DU MARDI AU VENDREDI

Echangeur autoroutier de Pau-Morlaàs : voici les aménagements prévus

La concertation publique débute lundi pour un mois. Ce vendredi, Vinci et les collectivités impliquées ont présenté le projet d'échangeur qui doit être mis en service en 2027, mais aussi les aménagements connexes dont une transformation du rond-point de Total.

Au lancement, 6 700 véhicules par jour sont attendus à ce péage. Rappelons aussi que pour le seul échangeur, l'investissement s'élevait à 10,55 millions d'euros, cofinancés par Vinci et l'Etat, le Département, et les deux intercommunalités de Pau et de Nord-Bas-Pyrénées. Il y a 35 ans, je débattais avec André Labarthe (qui vendait la société espère alors que je plaçais pour deux sociétés à l'ouest et à l'est. La vie a fait qu'on était les uns à se réjouir et l'autre à se plaindre) sur les enjeux économiques et de vie quotidienne. Charles Pelissier pour le Département et Thierry Carrière pour l'intercommunalité de Nord-Bas-Pyrénées saluèrent aussi ce pas important.

Passer au-dessus ou en dessous du giratoire de Total

Cette future implantation aura évidemment une incidence sur les itinéraires de Pau, Morlaàs et Ithor, ici concernés. C'est pourquoi, à côté de l'échangeur, des aménagements connexes sont également prévus. Le Département a engagé les consultations pour la route et la RD 903 (la route de Morlaàs) et, pour un budget évalué à plus de 20 millions, va mener en parallèle le projet giratoire, mais surtout concevoir transformer le giratoire de Total avec la création d'un passage dénivelé de part et d'autre du pont.



Création d'un passage dénivelé pour l'aménagement du giratoire Total et aménagements connexes. Voici le point d'échangeur au sud de l'autoroute, avec les bretelles (1), le pont reliant l'A 64 (2), le péage (3) et la création d'un giratoire (4).

Le pont sera livré et, aux véhicules lourds, il faudra accéder à l'autoroute par la rampe - appeler Arnaud Blaud, directeur des opérations à l'Agglo.

En parallèle, tout ceci pourra évoluer encore à la marge, en tenant compte des retours de la concertation publique qui débute ce lundi, et jusqu'à 25 ans. Plusieurs possibilités pour l'échangeur et les bretelles aux côtés de l'autoroute sont étudiées dans notre édition du 10 février ou sur www.lemidi.fr.

Il y aura, entre autres, deux ans d'études pour finaliser les dossiers techniques - précise Yves Bourd, directeur départemental de l'infrastructure chez Vinci. **FRANÇOIS BARRÉ**

Des décennies qu'on en parle, qu'on rappelle de nos souvenirs le nom de Pau François Bayrou. Même si les engagements étaient déjà inscrits sur le papier, le projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs a été un enjeu et un véritable projet.

Comme dans le gouvernement des 2015, avant de pouvoir le confirmer la semaine passée, c'est lors la « semaine 24 », sur les dix semaines prévues, qui a été retenue comme la « période clé », la dernière fois, avec la création de quatre bureaux pour les établissements sur l'A 64, un pont reliant l'autoroute, une gare de péage sur un terrain entre Pau et Ithor, ainsi que la construction des Ministères, et enfin la création d'un giratoire au niveau du chemin Solé.

« Il n'y avait pas grand-chose à signaler François Bayrou, le second terrain le plus étudié, au nord-ouest de Morlaàs, ne satisfaisait finalement pas tous les critères en jeu, notamment ceux de cadre de vie et de l'investissement. Un nouvel échangeur, dont les travaux pour débuter en 2024, ont été une mise en œuvre dès le début 2022, devra être à son tour étudié et construit, mais en tenant compte de l'investissement économique - souligne le sous-préfet Fabrice Bouchier aux côtés de Xavier Ballez de l'Agence, directeur de la maîtrise d'ouvrage ASF pour Vinci.



Le rond-point de Total, avec la route de la rocade passant au-dessus.



Le rond-point de Total, avec la route de la rocade passant sous le giratoire.

FOIRE DE NAVARENX

Le savoir-faire des éleveurs locaux à l'honneur



La foire agricole de Navarrenx a eu lieu le dimanche 6 février sous un soleil radieux. Les jeunes Agriculteurs du département ont réussi à organiser la concours de vaches grasses et ont ainsi présenté une cinquantaine de vaches de race Blonde d'Aquitaine. Les éleveurs de la région ont été récompensés pour la qualité de leur travail et leur engagement au quotidien pour améliorer nos paysages et nous permettre de déguster de la viande de qualité. N'hésitez pas, soutenez les éleveurs de votre région, c'est à la rencontre des bouchers. Il y en a forcément un près de chez vous !

Tous les animaux et leurs éleveurs ont été récompensés par un prix que vous retrouverez en vous rendant dans un des points de vente suivants :

- | | |
|---|--|
| <p>Béarn</p> <ul style="list-style-type: none"> Intermarché Serres-Castet Super U Orthez E.Leclerc Orthez E.Leclerc Pau E.Leclerc Miossens Auchan Pau Super U Ithor <p>Landes</p> <ul style="list-style-type: none"> Super U Ux-et-Wisde Super U Miossens Super U Molens Super U Angresse E.Leclerc Saint-Paul-Mes-Deix E.Leclerc Teyssie E.Leclerc Soustons Carrefour City Tarnos | <p>Béarn / Pays Basque</p> <ul style="list-style-type: none"> Boucherie Mollo - 64230 Larosier Boucherie Belaud - 6440 Cléon Boucherie Aguilhon - 64140 Gelos Boucherie Aréguy - 64500 Clérouc Boucherie L'hospital - 64000 Pau Boucherie du Foireil - 64000 Pau <p>Landes</p> <ul style="list-style-type: none"> Boucherie Ducomp - 65530 Labenne Boucherie Coeur de boucher - 65510 Seignosse Boucherie Les Délices de Fabrice - 64600 Anglet Boucherie Jean Pierre - 40200 Mimizan Boucherie Chez Jean-Paul - 63160 Parentis-en-Born Boucherie L'Épicerie du boucher - 40230 St-Geours-de-Marenne |
|---|--|

<p>Tel. 05 59 22 54 22 Auzas</p>	<p>Tel. 05 59 87 73 22 Arthez-de-Béarn</p>	<p>Tel. 05 59 87 73 22 Arthez-de-Béarn</p>
--------------------------------------	--	--

A 64

Le projet se précise pour l'échangeur de Pau - Morlaàs

Hier, l'échangeur autoroutier Pau - Morlaàs et ses aménagements ont été présentés à la préfecture de Pau alors que la consultation publique démarre pour un mois



Parmi les personnes présentes à la préfecture de Pau, le maire François Bayrou et le secrétaire général de la préfecture Frédéric Boutin.

L'échangeur autoroutier Pau - Morlaàs vient de franchir une nouvelle étape. Hier, le projet a été présenté par les principaux acteurs de ce dossier à la préfecture de Pau, alors que la consultation publique démarre pour un mois. « C'est le top départ de la réalisation de l'échangeur », affirme le maire de Pau et président de la Communauté d'agglomération François Bayrou.

Situé au nord-est de la ville, l'échangeur autoroutier s'inscrira entre les routes 10 (Pau centre) et 4 (Soumaizou) de l'autoroute A 64 et permettra aux automobilistes de prendre les directions de Bayonne ou Tarbes. La concertation, qui démarre le 21 février (2), sera suivie de deux années d'études approfondies de la variante « Sud » retenue, qui s'orientera vers Pau et le chemin Cami-Salé. Elle rejoindra ensuite le rond-point Nobel, à l'intersection de la rocade et de la route de Morlaàs. Les travaux devraient débuter en 2024. Vincent Isoard, directeur opérationnel de l'infrastructure ouest de Vinci autoroutes, confirme les prévisions de mise en circulation en 2027.

Un trafic plus fluide
Il existe actuellement deux échangeurs proches de la ville de Pau, dont un à l'ouest près de Lescar, et un deuxième qui dessert Pau centre. L'échangeur de Soumaizou est la sortie la plus fréquentée de la ville de Pau. Le nouvel aménagement, à mi-chemin entre Soumaizou et

Pau centre, permettra ainsi d'améliorer la circulation sur l'ensemble de l'agglomération. Les automobilistes pourront emprunter le futur échangeur et ainsi désengorger la rocade aux heures de pointe. Il desservira également la zone industrielle de Morlaàs-Berlaàs, au total, à 200 véhicules circuleront tous les jours.

« Les automobilistes pourront emprunter le futur échangeur et ainsi désengorger la rocade aux heures de pointe »

Certains aménagements concrets vont peaufiner le programme : un nouveau rond-point à la sortie du futur échangeur sur le chemin Cami-Salé canalise le trafic. Les chemins de l'Église et de l'Abbe-Lentier seront modernisés. Une bretelle d'entrée et de sortie, reliée aux deux sens de la circulation, ainsi qu'une piste de péage et un ouvrage d'art de franchissement de l'autoroute complèteront le projet. Selon Vincent Isoard, le bâti existant ne sera pas impacté par la nouvelle infrastructure.

Parmi les six variantes proposées pour dessiner le chemin d'accès à l'autoroute, seul deux ont été jugés au cas compatibles pour être compatibles. « Il y a quatre critères qui pesaient plus pour la variante « sud ». Ils fonctionnent mieux en termes de trafic », en termes d'attractivité du

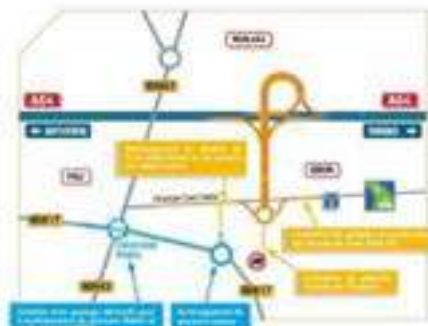
siteur [...] et en matière d'impact de l'investissement au sens large », explique Olivier Isoard.

Le budget du projet d'échangeur s'élève à 80,55 millions d'euros. Il sera financé par le conseil départemental, la Communauté d'agglomération, la Communauté de communes Nord Est Béarn, TITAT et Vinci auto-

routes. Le Département financera les aménagements à hauteur de 10 millions d'euros et l'Agglomération à hauteur d'un million.

Emma Le Fortier

(2) La consultation publique est ouverte du 21 février au 20 mars 2022. Tous les aménagements sont disponibles en mairie et sur le site internet www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr



Les aménagements prévus à la sortie de l'échangeur.



Localisation de l'échangeur Pau - Morlaàs.



S'est interrogé sur les peintures blanches qui couvrent certains arbres autour des halles. Est-ce une peinture de guerre ? Une création artistique de type land art ? Hé bien non, pas de tout ! Cette peinture blanche permet d'éviter les « échouades », plus communément appelées les « coups de soleil ». Indique le Vite. L'avantage, c'est que cette peinture pâlit avec le temps. Plus efficace que le soleil !

Vendez votre or aux enchères
Bijoux, pièces et lingots
Estimateurs et dépositaires sur RVV
05 59 84 72 72
27 Avenue du Général de Gaulle
Carrère & Laborie
Commissaires-priseurs

UTILE
« **SUD OUEST** »
3, rue Descombes, BP 748,
64000 Pau.
Rédaction : 06 05 24 30 34 70
Publication : 06 05 24 38 35 00
E-mail : sud@sudouest.fr
Twitter : @SUD_Pau, Facebook :
Sudouest 64000, Horaires :
samedi à vendredi, de 9 heures à
19h et de 14h à 17 heures. Abonnements : 06 05 24 29 05 33.

NUMÉROS UTILES
Sema, 06 15
Pompiers, 06 18
SOS incendies, 06 05 59 82 44 44
Police, 06 10
Centre anti-poison de Bordeaux, 06 05 58 96 40 80
Centre hospitalier, 4, boulevard Hauterive, Pau, 06 05 59 82 44 44
Pharmacie de garde, de 20 h à 8 h, s'adresser au commissariat, 3, rue D'Ulys, à Pau, mairie de Tréfontaine
Sendarmerie, 06 05 59 82 43 00
Police municipale, Tour des halles, 06 05 59 82 82 92
Fourrière, avenue Léon Sturm, 06 093 85 8 80 24 (1,99 € l'heure)
Service des encombrants, 05 59 14 64 30
Voie, 060064000
Bus 1000, 05 59 14 75 70.

Pau
ILS FONT PASSER DE LA DROGUE EN PRISON MAIS OUBLIENT LEURS PAPIERS DANS LE SAC !
PAGE 4 ■



MONTAGNE ▶ Les gendarmes surveillent les écobuages même par hélicoptère !

Le préfet annonce un renforcement des contrôles des feux de végétaux. **PAGES 2-3 ■**



Nord-est de Pau : un échangeur tant attendu

A 64 ▶ Même s'il ne verra le jour qu'en 2027, l'ouvrage est très attendu du côté d'Itron ou Morlaàs. Un peu moins à Sendets. Explications. **PAGES 5-7 ■**



PRÉSIDENTIELLE

La petite vacherie de Lassalle sur Bayrou

PAGE 6 ■



FOUILLES À LESCAR

Des céramiques du 1^{er} siècle découvertes

PAGE 8 ■

L'ÉCLAIR

À la rencontre de nos aïeux sur les routes du Pays basque et du Béarn

Une belle plume de traditions, de croyances et de superstitions, marquée par la grande et la petite histoire, terrain intense et riche ! Une collection de photographies et de cartes postales anciennes primordiales dans la quête de nos racines.

156 pages

12€90

En vente chez votre marchand de journaux



Gan
LA GENDARMERIE REND HOMMAGE À ROGER MAUPEU POUR SON CENTENAIRE
PAGE 12 ■



TÉLÉVISION ▶ Jean-Pierre Pernaut, l'ex-star du JT de 13 heures, s'est éteint

En 33 ans de carrière, il avait souvent mis le Béarn à l'honneur dans son journal télévisé. ■■■



Echangeur de Pau-Idron : le temps de la consultation

CIRCULATION ▶ Le concessionnaire Vinci va au devant du public à Morlaàs et à Pau pour présenter la variante retenue. ■■■

GUERRE EN UKRAÏNE

Macron : « La Russie est l'agresseur »

PAGE 24 ■

VENDEZ votre terrain ou/et immeuble à son meilleur prix.
Contactez-nous au
05 59 06 09 62

Adhoc
CONSEIL IMMOBILIER

ARMÉES

Le général Lecointre décrypte la guerre en Ukraine

PAGES 2-3 ■

GRIPPE AVIAIRE

ELB s'oppose encore aux abattages préventifs

PAGE 11 ■

L'ÉCLAIR



tangente//s

un mock entre le guide et le beau livre

BASQUE BÉARN BEAUTIFUL
roadbook des ateliers

Une grande boucle entre Béarn et Pays basque, à la rencontre des artisans du terroir

Des adresses choisies avec soin, des photos splendides



20 €
192 PAGES COULEUR
17 x 24 cm
HC - 9782360500000

Editions SUD OUEST

Échangeur de Pau - Idron : dernière ligne droite pour la concertation

Après les permanences, deux réunions publiques se dérouleront la semaine prochaine, à Pau et Morlaàs.

Le projet d'aménagement d'un échangeur sur l'A64 dans le secteur de Pau - Morlaàs poursuit son développement de chemin. Cette semaine-ci ce sera son tour de permanences publiques, à Pau (vendredi) et Morlaàs (samedi).

Les réunions publiques, prévues mardi à Morlaàs (19h) et mercredi à Pau (19h), salle Gaston Souharrat situées dans la série de rendez-vous de la concertation autour du projet. Elles ont lieu jusqu'au vendredi 25 août. Il sera possible de déposer un avis sur le site ad hoc (www.a64-échangeur-pau-morlaas.fr), en envoyant une lettre ou dans les boîtes mises à disposition dans les communes de Pau, Morlaàs, Méren, au conseil départemental ou centre technique municipal de Pau.

Faible mobilisation à Pau
C'est d'ailleurs dans ce centre technique, situé au nord de Pau, qu'il est attendu ce mardi l'ultime permis de construire public.
Un après-midi plutôt calme pour les représentants de Vinci autoroutes, de l'agglomération de Pau ou du conseil départe-



Seule une poignée de personnes s'est rendue au centre technique municipal de Pau pour s'informer sur le projet d'échangeur.

mental. À 17h, seule quatre personnes étaient venues à la poche aux renseignements. La liste sera dressée au cours d'un site trop exigu, pas adapté à recevoir pour les nombreux et nombreux du grand public.

Mais la voie à Idron, ce sont 22 personnes qui ont posé la pierre de la maquette et qui, quinze jours après, se sont réunis mardi dernier à Morlaàs. « Les gens s'intéressent sur le projet, les aménagements proposés, sur le trafic envisagé... », explique Christophe Misson, coordinateur d'opérations à Vinci Autoroutes. De grands panneaux et les documents à disposition leur permettront de visualiser plus

précisément les impacts du projet.

Enquête publique en 2024
La concertation publique s'est terminée il y a quelques jours du long processus à condition d'avoir le début des travaux. « Nous allons classer les remarques par thème et ensuite les transmettre au projet... », elles permettront de maintenir les études qui précéderont l'enquête publique. Cette dernière est prévue en 2023, le début des travaux étant reporté en 2025 pour une éventuelle révision de l'étude (2027).

ENC. KIRKWOOD

LA GAZETTE PAULOISE

UNE LIBRAIRIE S'INSTALLE AU 14-JUILLET

Sur la façade de la bibliothèque de la rue de la République, Anthony Fernandez, directeur de la bibliothèque jeunesse, a installé une petite librairie.



Anthony Fernandez expose particulièrement la littérature jeunesse.

Sur la façade de la bibliothèque de la rue de la République, Anthony Fernandez, directeur de la bibliothèque jeunesse, a installé une petite librairie. Elle sera ouverte à partir du 14 juillet. Anthony Fernandez, directeur de la bibliothèque jeunesse, a installé une petite librairie sur la façade de la bibliothèque de la rue de la République. Elle sera ouverte à partir du 14 juillet. Anthony Fernandez, directeur de la bibliothèque jeunesse, a installé une petite librairie sur la façade de la bibliothèque de la rue de la République. Elle sera ouverte à partir du 14 juillet.

La fête foraine s'annonce

Le programme éditorial de la fête foraine se déroulera du mardi au dimanche 24 août, toujours sur les terrains situés devant le stade Sarrade. L'ouverture de la fête foraine sera à 10 heures. Toutes les activités de la fête foraine seront gratuites à l'exception de certaines. C'est un événement qui sera ouvert à tous les citoyens de la commune de Pau.

31 postes à pourvoir chez Leclerc

Un magasin de la chaîne de supermarchés Leclerc ouvre ses portes à Pau. Le magasin Leclerc Pau Tempio participe à la campagne de recrutement de 31 postes à pourvoir. Les candidats doivent être âgés de 18 ans et plus, résider en France et être en possession d'un diplôme de niveau baccalauréat.

Les Femmes Chefs d'Entreprise du Béarn « fières de leur parcours »

Les Femmes Chefs d'Entreprise (FCE) du Béarn se sont réunies au pavillon de la mairie de Pau pour célébrer la thématique « fières de leur parcours ». Cette réunion a permis de partager les expériences et les réussites des femmes chefs d'entreprise du Béarn. Les FCE ont également abordé des thèmes tels que les défis de la gestion d'entreprise, les enjeux de la diversité et les opportunités de collaboration.



Le 14 août, les Femmes Chefs d'Entreprise (FCE) du Béarn se sont réunies au pavillon de la mairie de Pau.

NOUVELLE COLLECTION PRIX DE LANCEMENT

COLLECTION

3915 €
2995 €

Mobilier de France

AVENUE SANTOS DUMONT, LESCAR
M. 05 59 77 67 78 - Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h et de 14h à 19h

Drame
L'ANCIEN INTERNATIONAL ARGENTIN ET JOUEUR DE BIARRITZ ARAMBURU TUÉ PAR BALLES À PARIS
PAGE 4 ■



FAITS DIVERS ▶ Un Lonsois de 18 ans décède à Tarbes après une soirée festive

Retrouvé gravement blessé vendredi, il n'a pas survécu. Un autre Béarnais a été interpellé. ■■■



Échangeur de Pau-Idron : les problèmes à résoudre

CONCERTATION ▶ Avenir du Cami-Salié, giratoire de Total, impact sur les terres agricoles, nuisances... Les points à régler. ■■■

GRAND CHELEM

Le jour de gloire du XV de France est arrivé

SPORTS 9-10 ■

Dans le cadre de votre projet de vente, n'hésitez pas à nous contacter pour une estimation.

À L'ÉCLAIR
SOCIÉTÉ
D'IMMOBILIER

PIERRE CONCHÉZ
IMMOBILIER

TRIATHLON DES NEIGES

Pyrénéa : l'Espagnol Pello Osoro bat le record de Didier Zago

SPORTS 11-12 ■



L'ÉCLAIR!

LE PLAN: toujours S'ADAPTER À VOUS !



Depuis de nombreuses années, nous sommes engagés auprès de vous au quotidien pour répondre au mieux à vos attentes.

QUELLES QUE SOIENT LES ÉTAPES CLÉS DE VOTRE VIE, NOUS CONSTRUISONS LA MAISON DE VOS BESOINS.



8, Allée du Teuzin
LONS
05 59 32 12 24

www.maisons-bruno-petit.com

QUESTIL
Petits conseils pour le Devon



Le Devon est une race de moutons à laine blanche, à queue courte et à cornes courtes. Elle est connue pour sa viande et sa laine. Elle est originaire de Devon, en Angleterre.

Jeunes
Expériences d'adultes



Jeudi 28 mars
Fête de la musique

STELLE
L'investissement de
Bac'Pro collaboche
la collaboration

Le Bac'Pro collaboche est un diplôme qui permet de former des professionnels de la collaboration. Il est accessible par voie scolaire ou par voie professionnelle.

LE MOBILE
L'investissement de
Bac'Pro collaboche

Échangeur : les enseignements de la CONCERTATION



Deux réunions publiques ont échangé les rencontres sur le futur échangeur Pau-Lichères. Des premiers points à retenir sur l'affinement d'intensité déjà pour les maillages d'ouvrage.

Les ateliers de concertation ont permis d'échanger sur les enjeux de l'échangeur Pau-Lichères. Les participants ont pu exprimer leurs attentes et leurs préoccupations. Les conclusions de ces ateliers sont les suivantes :

LES POINTS FORTS
- L'importance de la concertation
- La nécessité d'un suivi régulier
- La transparence des informations

QUESTIL
Bac'Pro collaboche



Le Bac'Pro collaboche est un diplôme qui permet de former des professionnels de la collaboration. Il est accessible par voie scolaire ou par voie professionnelle.

Jeunes
Expériences d'adultes



Jeudi 28 mars
Fête de la musique

STELLE
L'investissement de
Bac'Pro collaboche
la collaboration

Le Bac'Pro collaboche est un diplôme qui permet de former des professionnels de la collaboration. Il est accessible par voie scolaire ou par voie professionnelle.

LE MOBILE
L'investissement de
Bac'Pro collaboche

QUESTIL
Grâce aux cheminots, la gare
conservera un guichet



Grâce aux cheminots, la gare conservera un guichet. Les cheminots ont réussi à convaincre les élus locaux de maintenir un guichet à la gare de Pau.

Jeunes
Expériences d'adultes



Jeudi 28 mars
Fête de la musique

STELLE
L'investissement de
Bac'Pro collaboche
la collaboration

Le Bac'Pro collaboche est un diplôme qui permet de former des professionnels de la collaboration. Il est accessible par voie scolaire ou par voie professionnelle.

LE MOBILE
L'investissement de
Bac'Pro collaboche

Sur internet, on veut la gratuité

Les internautes veulent la gratuité sur internet. Ils ne veulent pas payer pour accéder à des services en ligne.

Les services gratuits
Les services gratuits sont très populaires sur internet. Ils permettent aux utilisateurs d'accéder à des services sans payer.

Les limites
Les services gratuits ont des limites. Ils ne sont pas toujours de qualité et peuvent être interrompus.

Les solutions
Il existe des solutions pour accéder à des services gratuits. Les utilisateurs peuvent utiliser des services gratuits de qualité.

Conclusion
Les services gratuits sont très populaires sur internet. Ils ont des limites mais il existe des solutions pour accéder à des services gratuits de qualité.

Le web est libre
Le web est libre et ouvert à tous. Les utilisateurs peuvent accéder à des services gratuits sans payer.

MARS ATTAQUE

MARS ATTAQUE du 8 MARS au 30 AVRIL

Le web est libre et ouvert à tous. Les utilisateurs peuvent accéder à des services gratuits sans payer.

Le web est libre
Le web est libre et ouvert à tous. Les utilisateurs peuvent accéder à des services gratuits sans payer.

Le web est libre
Le web est libre et ouvert à tous. Les utilisateurs peuvent accéder à des services gratuits sans payer.

Le web est libre
Le web est libre et ouvert à tous. Les utilisateurs peuvent accéder à des services gratuits sans payer.

Le web est libre
Le web est libre et ouvert à tous. Les utilisateurs peuvent accéder à des services gratuits sans payer.

Annexe 6 – Contributions

• Contributions via le module d'expression en ligne

DATE	COMMUNE	CONTRIBUTION
21/02/2022	MORLAAS	Tout à fait favorable à cet échangeur L' évolution des conditions de circulation justifie cet investissement
21/02/2022	GOURDAN-POLIGNAN	Bonne initiative
21/02/2022	CASTEIDE-CANAU	Un très bon projet qui permettra de fluidifié la circulation et les sortie d'autoroute déjà existante. Mais aussi de rejoindre la zone de Morlaas plus directement
21/02/2022	ASSON	Bonjour. Entre l'échangeur situé à Pau centre et l'emplacement choisi pour ce projet, il y a en distance d'environ 10 minutes très bien desservie. Est-ce vraiment utile d'investir dans cet échangeur ? Cet investissement sera obligatoirement répercuté sur le prix de l'autoroute et sur les impôts.
21/02/2022	ASPET	Accès direct vers l autoroute
21/02/2022	IDRON	Projet qui ne présente aucun intérêt car la sortie Soumoulou convient parfaitement à mes besoins même si j'habite à l'Est de Pau.
21/02/2022	NON IDENTIFIEE	ravie de ce nouveau projet
21/02/2022	SAINT-JORY	Essentiel à la circulation aux heures de pointe à PAU
21/02/2022	PAU	contre le projet d'échangeur ,avis défavorable.
21/02/2022	PAU	Très favorable
21/02/2022	PAU	Je trouve que ce projet facilitera la circulation et permettra de "désengorger" la rocade.
21/02/2022	CASTETNER	Tout ce qui pourra limiter les bouchons interminables et quotidiens à l'échangeur actuel est bienvenu.
21/02/2022	PAU	Tout à fait favorable personnellement plus facile depuis chez moi.
21/02/2022	BILLERE	Plus on a d'accès à l'autoroute mieux c'est. Quand j'étais à Salies et travaillais à Bayonne j'ai regretté que l'échangeur prévu maintenant à Carresse n'existe pas car aller à Bellocq ne présentait pas d'intérêt par rapport à l'entrée Peyrehorade. Ce nouvel échangeur est donc un plus. Pourquoi une seule variante choisie ? La variante nord permettrait d'aller plus facilement vers la zone Berlanne où Amazon doit générer un trafic régulier et la variante sud permet de rejoindre la rocade et facilitera l'accès aux personnes vivant sur Pau Est, Idron, Bizanos. Les deux ont une utilité selon moi.
21/02/2022	SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE	Mon avis est que lorsqu'il y a des travaux sur l'autoroute, in devrait être dispensé de le payer. Voir d'avoir une réduction.
21/02/2022	GELOS	Encore de la destruction pour un projet complètement superflu, l'autre échangeur étant facilement accessible.
21/02/2022	LEMBEYE	cet échangeur permettra de libérer l entrée du Cami salié et du rond point de total .les entreprises de la zone auront l accès direct .
21/02/2022	NAVAILLES-ANGOS	Projet bien venu pour fluidifier le trafic à la périphérie de PAU mais qui devrait être couplé avec une franchise (accès gratuit) entre le péage de SOUMOULOU et LESCAR afin de désengorger le trafic dans PAU de véhicules venant de l'est de la ville pour aller à l'ouest et l'inverse. Comme cela a été fait à AIRE sur l'ADOUR
21/02/2022	PAU	Nous attendons depuis longtemps cet aménagement et le choix de la variante sud me parait le meilleur. La variante nord aurait encombré encore davantage la route de Morlaas. Concernant l'aménagement du rond-point Nobel, ma préférence va vers un passage enterré de la rocade. En effet, un passage aérien emmènera des nuisances importantes pour les occupants de l'immeuble Europa Premium situé sur le Rond Point, puisqu'ils auront la rocade au niveau des fenêtres du premier ou

		deuxième étage.Enfin, en tant que propriétaire d'un bâtiment sur la zone Europa, je m'interroge sur l'accès à notre zone depuis la rocade. L'entrée actuelle sur la rocade sera-t-elle impactée par l'aménagement du rond-point ?
21/02/2022	IDRON	Je ne comprends pas l'utilité de ce nouvel échangeur . Il est inutile
21/02/2022	HASPARREN	Très bon projet, j'espère qu'il pourra lutter contre les bouchons quotidien de la sortie 10
21/02/2022	PAU	Ces très bien un gagne de temps mais malheureusement ces très chers
21/02/2022	PAU	Absolument contre. Projet de privilégiés, il y a d'autres choses à faire, plus vertueuses et respectueuses, avec tant d'argent.
21/02/2022	PAU	Je suis tout à fait favorable à ce projet de nouvel échangeur qui permettra de diminuer les distances parcourues par beaucoup d'utilisateurs vivant à l'Est de Pau.
21/02/2022	BIZANOS	Il est mentionné que l'un des objectifs du projet est de reporter une partie du trafic rocade sur l'autoroute. Pour atteindre cet objectif, il est indispensable qu'il y est gratuité de l'autoroute entre le prochain échangeur et celui de Morlaas.Cette gratuité est elle dans le cahier des charges du projet. Gratuité s'entend sans compensation financière pour le concessionnaire bien entendu.merci
21/02/2022	REBENACQ	Je trouve ce projet très intéressant, j'espère qu'il se concrétisera.
21/02/2022	ASSAT	OPPOSE CHER ET LES FONDS POURRAIENT S'INVESTIR DANS LE DEVELOPPEMENT D ENTREPRISESINOPPORTUN COMME L AUTOROUTE BORDEAUX TOULOUSE => qui a 25 ans de retard DONC INUTILE AUJOURDHUI !!!PROJET ELECTORAL SANS VERITABLE INTERET SI CE N'EST D'ACCELERER le mitage et la deprise des terres agricoles
21/02/2022	IDRON	Avis favorable
21/02/2022	MAULEON	Ce projet représente une avancée : Fluidification de la circulation Service supplémentaire aux usagers des autoroutes Economie de trajet (temps et frais de route) Diminution des rejets de CO2 et autres gaz à effet de serre
21/02/2022	PAU	C'est une super idée qui permettra de désengorger la sortie Pau Centre.
21/02/2022	GRENADE-SUR-GARONNE	Un bon projet à mon sens
21/02/2022	CAUBIOS-LOOS	Investissement a contre sens d'une necessite de repenser la mobilite visant a reduire l'empreinte carbone dans le temps long Aux tarifs actuellement pratiques, combien de travailleurs centre ville circulent matin & soir entre les echangeurs pau centre et pau ouest pour eviter les bouchons de la rocade aux heures de pointe, idem pour les poids lourds
21/02/2022	MIELAN	cet échangeur serait un véritable atout pour désengorger l'accès à Pau aux heures de pointe !
21/02/2022	BARZUN	Ce projet me parait bien inutile et très onéreux pour des échangeurs de Soumoulou et Pau qui sont déjà très proches.L'engorgement de la rocade de Pau est déjà bien chargé tous les matins sans en rajouter.Je suis CONTRE
21/02/2022	MONTARDON	Depuis le temps que cela aurait dû être fait. Je pense en même temps que la sortie Lescar 9.1. Vivement la mise en circulation....
21/02/2022	AUREILHAN	Ce projet me parait favorable à un désengorgement de l'est de Pau. Venant de Tarbes, nous sommes souvent confrontés à de nombreux bouchons à l'est de l'agglomération paloise. Cette route est dangereuse également pour les habitants alentours qui subissent des nuisances sonores et une pollution atmosphérique non négligeable. Cet accès permettrait également un accès plus rapide depuis Tarbes à l'est de Pau, et une facilité d'accès aux emplois proposés.

21/02/2022	BAZET	Bonne initiative concernant ce projet pour augmenter le développement de la zone concernée et les créations d'emplois qui suivront automatiquement. La fluidité du trafic sur la rocade de Pau ne s'en portera que mieux.. Je n'ai aucun projet alternatif à vous soumettre.
21/02/2022	OUILLO	Concernant la variante Nord : Il me semble que cette variante permettrait d'améliorer la circulation de cette RD943 en permettant aux personnes arrivant du Nord de prendre facilement l'autoroute pour éviter la rocade. Elle permet également aux nombreux véhicules (dont notamment AMAZON) se rendant ou partant de la zone de Berlanne d'accéder directement à l'A64. Des aménagements de la rue des Landes (bretelle tourne-à-droite par exemple) permettrait de faciliter la sortie de cette voie. Dans ce rond-point, une bretelle tourne-à-droite depuis l'A64 vers le Nord semblerait également judicieuse pour améliorer les flux. Gros bémol cependant concernant le feu tricolore prévu qui risque d'engendrer des perturbations supplémentaires. Concernant la variante Sud : Cette variante ne facilite pas l'accès à l'A64 aux usagers arrivant du Nord, et la circulation de la RD943 ne sera pas améliorée ; elle sera voire même dégradée. Dans cette variante, il manque un accès plus direct depuis le Nord. Variante préférentielle : VARIANTE NORD
21/02/2022	TARBES	Très favorable Développement des territoires, gain de temps
21/02/2022	SAUVAGNON	J'entends la demande des habitants des communes EST de Pau mais ne partage pas l'avis concernant l'opportunité de créer une sortie supplémentaire entre Pau centre et Soumoulou distants de seulement quelques kilomètres et qui se parcourt en 10mn. Ces sorties seront désormais distantes de 8km et permettront de gagner à peine 5mn par rapport aux deux sorties précédentes 10 et 11. Je pense plus opportun de désenclaver Pau Nord car dans le même temps Pau Centre est distant de plus de 30km de la sortie de Thèze sur l'autoroute en direction de Bordeaux et celle de Lescar de 25km de Thèze. A noter que le suréquipement du côté EST et le sous équipement du côté NORD sont inversement proportionnels au coût de péage payé par les utilisateurs sur ces tronçons! Déséquilibre manifeste...
21/02/2022	PAU	Je ne suis pas favorable à un échangeur supplémentaire car l'agglomération de Pau est déjà desservie par 3 échangeurs : Lescar , Pau centre et Soumoulou .En réalité ce 4 ème ne viendrait il pas pour la nouvelle plate forme d AMAZON . Pas de NON DIT .
21/02/2022	PAU	Je partage totalement l'analyse faite sur l'utilité de cet échangeur, et sur la future zone d'implantation.
21/02/2022	JURANCON	J'habite Jurancon et la création de cet échangeur me sera très utile lorsque je me déplace vers Tarbes, Toulouse et la vallée du Rhône. J'y suis très favorable. La nationale entre la sortie Soumoulou et la rocade Sud est très chargée.
21/02/2022	ORTHEZ	Bonjour, je ne suis pas concerné par ce projet, mais je voudrais savoir combien d'espace de nature détruite qui va être bitumé? Ce projet est d'intérêt public ou financier ? je n'envoie pas l'utilité mais nos grosses têtes pensantes sont là, qui en expliqueront leurs intérêts.. euuu!!!! nos intérêts. Cordialement
21/02/2022	BENEJACQ	Nécessaire pour les communes
21/02/2022	BAYONNE	bonjour étant natif de Pau l'échangeur de Pau a Morlaas serait une très bonne idée afin de dégorger les routes adjacentes et permettre à beaucoup de monde de circuler. Mais en tronçons gratuits cela serait très bien. Cordialement.
21/02/2022	LESCAR	Je suis tout à fait favorable, je l'ai déjà dit lors d'une précédente consultation.
21/02/2022	ABOS	J'estime que cet échangeur est nécessaire à l'équilibre de service des deux côtés de la ville de Pau avec l'avantage de désengorger la rocade.
21/02/2022	PAU	Je suis tout à fait d'accord pour qu'il y ait un échangeur Pau-Morlaas afin de désengorger l'échangeur de Pau déjà existant

21/02/2022	SAUVETERRE-DE-COMMINGES	C'est très bien mais ce qui serait encore mieux ce serait de tenir compte des nuisances que cela implique pour les automobilistes et en tenir compte au point de vue TARIF cela est aussi bon pour l'A 61 qui est en travaux pour encore longtemps . Mettez les panneaux de limitation sur les deux côtés lorsque l'on double un poids lourds aucune visibilité de la vitesse
21/02/2022	PAU	Dégagement des bouchons dûs au agents Total, Terega, Turbo mécanique et usagers quotidiens.Vivement l'échangeur car les riverains sont saturés, énervés de ces km de bouchons aux heures d'embauches et débauches ! Sans parler des travailleurs qui perdent du temps dans ces longueurs de véhicules qui polluent....
21/02/2022	PAU	Je trouve le projet très intéressant. Il participera largement à une meilleure fluidité et "régulariser" davantage le trafic, notamment sur les heures d'embauche où le péage de Pau est complètement embolisé. Si un espace de covoiturage peut être également pensé, cela serait pratique pour toutes les personnes qui covoiture vers Tarbes/Toulouse. Le projet devra néanmoins respecter la tranquillité de la zone, des riverains et ne pas entraîner un impact trop large sur les espaces verts.
21/02/2022	PONTACQ	Je suis pour ça permettra de désenclaver le boulevard de l' Europe.
21/02/2022	TARBES	Tarbaï et pour avoir travaillé sur Morlaas pendant 5 ans, cet échangeur serait une très bonne idée
21/02/2022	LOUBIENG	Pour ce projet.
21/02/2022	BILLERE	Très favorable à ce projet
21/02/2022	IDRON	la section entre sorties morlaas pau et serre castet sera t elle gratuite ou tarif reduite sortie complementaire necessaire car soulagera celle de pau cette sortie n etait pas deja prevue lors de la construction de la 64
21/02/2022	ANGLET	Pour des personnes comme moi qui entre dans la zone belle opportunité ainsi que de décongestionner la rocade existante.
21/02/2022	CAPVERN-LES-BAINS	Très bonne initiative pour les populations en amont de Pau. Une deuxième sortie aurait dû être prévue depuis longtemps surtout pour une ville commune Pau.
21/02/2022	BORDES	Très favorable. Enfin une sortie pour éviter le trafic et délester Pau
21/02/2022	BUROS	J attends impatientement cette sortie.
21/02/2022	SAINT-PEE-SUR-NIVELLE	Bonjour, je ne suis pas concerné par rapport à une sortie pau-morlaas mais qu'en ai t'il du projet sortie saint jean de luz-Ascaïn entre la 2 et la 3 ?Cordialement
21/02/2022	LESCAR	Projet très utile qui va permettre de fluidifier la circulation et de dynamiser l'économie locale. Réel souci de respect environnemental. Accompagne la démographie locale.
21/02/2022	MORLAAS	Ce projet n'a que trop tardé à être mis en place , au niveau environnemental tt est déjà bien étudié pour éviter les nuisances, on ne peut q regretter les attermoiments subis jusqu'à ce jour, qui ont empêché la mise en œuvre de plusieurs projets.
21/02/2022	SERRES-MORLAAS	choix de la variante SUD (moins impactante sur tous les plans) projet opportuniste (pour Amazone ??)
21/02/2022	PAU	Oui favorable
21/02/2022	LEE	Je suis un habitant de l'Est de Pau et du coup je serais hyper content de la réalisation de cet échangeur.Ce sera un accès plus rapide à l'A 64, car en ce moment on doit utiliser l'échangeur de Pau Centre ou celui de Soumoulou qui sont assez éloignés et qui nous obligent à emprunter des voies d'accès à vitesse limitée.Je pense aussi que cela éliminera en grande partie les bouchons qui se produisent tous les jours à l'intersection de la Rocade avec la Route de Tarbes.
21/02/2022	ANGLET	Je ne suis pas favorable à ce projet. Un 4ème échangeur sur une portion d'autoroute de 40 km, c'est trop. Je ne crois pas au report de trafic de la rocade vers l'autoroute, les routiers privilégieront toujours la gratuite. Le département a d'autres besoins d'investissement.

21/02/2022	RIUPEYROUS	Facilité d'accès aux grands axes
21/02/2022	PAU	Tout à fait d'accord avec ce projet. En souhaitant que l'échangeur ne perturbe pas trop le voisinage privé...
21/02/2022	ASSAT	Favorable
21/02/2022	BORDERES	Belle opportunité de réduction du trafic routier car habituellement aux heures de pointe la rocade de Pau est saturée. En tant que conductrice de car je trouve ce projet cohérent et je suis complètement en accord. Notamment pour desservir la ville de Morlaas et Idron.
21/02/2022	MORLAAS	Je souhaite une sortie sur morlaas
21/02/2022	MORLAAS	Rapidité d'accès à l'autoroute
21/02/2022	BIDART	FAVORABLE.
21/02/2022	PAU	Bonjour, je pensais qu'une sortie coté nord de l'autoroute (vers Morlaàs) permettrait de fluidifier la zone Berlanne et le pont de la RD943 qui enjambe l'A64 et qui commence à être saturée avec le trafic généré par Chronopost et Amazon, plus l'essor de cette zone. Avec le projet tel que présenté, tous les véhicules venant de Berlanne devront réintégrer la rocade via le pont de la RD943 avant de rejoindre le nouvel échangeur. Qu'en pensez-vous ?
21/02/2022	HAGETMAU	Arrêtons de bétonner et de couvrir d'asphalte de nouvelles terres agricoles ou autres. Nous avons assez d'échangeurs, sans vouloir en rajouter tous les dix kilomètres, prévoyez plutôt des réductions de péages pour les tronçons en travaux au prorata des distances concernées.
21/02/2022	ORTHEZ	Il y a presque 50 kms depuis chez moi jusqu'à Morlaàs, je ne l'ai jamais utilisé pour moi le plus important est le 1/2 diffuseur dit de la VIRGINIE (ORTHEZ) CORDIALEMENT
21/02/2022	AUREILHAN	Tant attendu pour désengorger la rocade mais aussi les échangeurs de Soumoulou et Pau
21/02/2022	SALIES-DE-BÉARN	Encore une mauvaise idée :- Des terres artificialisées, goudronnées - une incitation inverse au bon sens : plus de voitures - plus de profit pour la société d'autoroute, à partir de fonds publics. Quand les objectifs environnementaux seront-ils à l'ordre du jour ?
21/02/2022	LEE	Aménagement routier absolument nécessaire pour un accès à l'autoroute plus fluide, afin de fluidifier la circulation sur la rocade ainsi que les déplacements du Nord Est de Pau.
21/02/2022	JURANCON	aménagement nécessaire Zone bien choisie Version SUD la plus adaptée
21/02/2022	MORLAAS	je suis pour cet échangeur afin d'améliorer les accès à l'A64 .
21/02/2022	PAU	excellent projet qui décongestionnera les deux échangeurs du centre et nord de Pau.
21/02/2022	MAZERES-DE-NESTE	Bonjour, j'approuve totalement la création de ce nouvel échangeur, qui semble nécessaire, mais par contre le financement en partie par les contribuables est honteux vu les bénéfices qui se chiffrent en milliards chez VINCI AUTOROUTE.
21/02/2022	IDRON	Complètement pour.
21/02/2022	ODOS	Très bon projet qui permettra de soulager la sortie Pau centre pour les habitants du côté est.
21/02/2022	LAMARQUE-PONTACQ	Très bonne initiative et moins de bouchons à l'entrée de Pau
21/02/2022	BIZANOS	Je suis favorable à cet échangeur. L'accès aux moyens de communication, la facilité d'accès, le contournement des voies empruntées par les usagers journaliers, sont de véritables atouts pour valoriser une ville et la qualité de vie des habitants.
21/02/2022	BAYONNE	tout ce qui contribue au désengorgement des zones urbaines et permet une fluidité gage d'économie de carburants mais aussi une baisse significative de la pollution

		correspond à des projets intelligents qu'il faut encourager même si l'investissement financier peut paraître important au départ
21/02/2022	NAVAILLES-ANGOS	Excellent projet . Je pense que les objectifs de désengorgement des rocade sera atteint et sera un soulagement si le trajet autoroutier correspondant est gratuit entre Lescar et Morlaas. Les entreprises et transporteurs routiers y trouveront une facilité importante et ne seront plus obligés d'emprunter des axes mal calibrés pour eux.
21/02/2022	LONS	Avis favorable pour l'échangeur
21/02/2022	MORLAAS	C'est une excellente nouvelle cet échangeur pour désengorger la rocade et servir morlaas et ses environs.
21/02/2022	SEDZERE	Il est grand temps que cet échangeur arrive (cela fait 30 ans qu'il s'en parle). Cela permettra de dynamiser la zone de Berlanne avec l'implantation d'entreprises. Il faudrait prévoir la gratuité entre Morlaàs et Pau pour désengorger la rocade. L'emplacement prévu est bien.
21/02/2022	PAU	Comme il y a de plus en plus de camions, cela allègera peut-être le trafique mais l'idéal serait que ces camions soient remplacés par le rail surtout ceux qui ne font que traverser la FRANCE sans arrêter.
21/02/2022	SENDETS	Une question sur le chemin de Cami Salié Est : dans le dossier, on voit juste un dessin de panneau voie sans issue et les mots de pacification et limitation. Quelles sont les modifications qui vont être faites pour les riverains ? Fermeture côté route de Morlaas ? Fermeture au milieu ? Obligation d'emprunter la RD817 ?Merci.
21/02/2022	NON IDENTIFIEE	C est une bonne idée je suis favorable à ce projet
21/02/2022	SENDETS	Augmentation du trafic sur l'A64. Quel est l'impact du projet sur le Plan d'exposition au bruit ?Merci.
21/02/2022	AAST	BONJOUR Je souhaite que l'echangeur soit construit le plus tot possible , car pour la région EST BEARN on pourra éviter la rocade qui souvent est engorgée ,pour aller sur BAYONNE
21/02/2022	QUINT-FONSEGRIVES	Projet qui parait intéressant à tout point de vue
21/02/2022	IDRON	Ce projet aurait dû déjà être réalisé depuis bien longtemps. Je le trouve particulièrement pertinent et vraiment indispensable d'abord pour les locaux et tous les voyageurs en direction de Pau Est. Cela va désengorger l'arrivée dans la ville de Pau...
21/02/2022	PAU	Enfin, cela arrive, Cet échangeur permettra de désengorger l'entrée de l'autoroute de Pau Centre, mais également et surtout de désengorger la rocade Nord de Pau. Par ailleurs, est-il possible d'imaginer entre cette nouvelle entrée et celle de Lescar un parcours gratuit? Cela permettrait de fluidifier toute l'agglomération paloise.
21/02/2022	SENDETS	Je souhaiterais avoir un accès aux relevés de données et synthèses des comptages de véhicules qui conduisent à l'estimation de 6.700 véhicules par jour. Par rues et par dates et heures. Pour l'aspect "qualité" du projet. Merci.
21/02/2022	COLOMIERS	L'échangeur de PAU centre va très bien pour joindre Morlaas, aucun intérêt d'en faire un autre soit-il plus prêt du but que celui qui mène au centre. Encore une décision qui ne servira pas à grand chose.
21/02/2022	SERRES-CASTET	Ce projet permettrait de désengorger la rocade au niveau notamment de la sortie Pau Centre. La circulation est vraiment très difficile à certaines heures sur cette rocade pour tous ceux qui doivent l'emprunter !
21/02/2022	UZOS	Avis très favorable - cela m'évitera de traverser toute le ville pour aller prendre l'autoroute
21/02/2022	AAST	Je désapprouve ce projet qui sera redondant en regard des infrastructures existantes. Je travaille dans la zone Phoebus à Morlaas et emprunte souvent la rocade sur les portions Est et Ouest de Nobel. J'ai pu constater que les

		ralentissements sur ce secteur se présentent entre la route de Tarbes et le rond point de TOTAL. La circulation devient ensuite fluide jusqu'à l'échangeur de PAU Centre. Un échangeur à cet endroit ne permettra donc pas de fluidifier la rocade. Cet investissement sera encore un coût important pour les finances publiques ou celles des usagers sans réel bénéfice, ceci sans compter les dommages occasionnés sur les quelques vestiges de nature qui subsistent sur cette zone.
21/02/2022	LESCAR	Excellente idée Très favorable Je me rend régulièrement à pau université par l'autoroute sortie pau centre Très pratique pour aller et venir lescar pau centre
21/02/2022	CUGNAUX	Positif sur tous les plans
21/02/2022	AMOU	Bonjour, Je trouve que l'investissement sera démesuré alors qu'il y a déjà plusieurs accès à l'agglomération de Pau et sa banlieue, en toute facilité. Je pense qu'il faut plutôt réguler/améliorer la circulation en ville et sur le périphérique pour désengorger. Je ne suis pas pour ce nouvel échangeur.
21/02/2022	PAU	Bonjour , faisant la route pour mon travail de Pau centre à Tarbes ouest tous les jours de la semaine , de réaliser un nouvel échangeur est une excellente décision afin de désengorger tout le Traffic de pointe sur le contour de l'agglomération paloise et des communes l'entourant . Cela va donner des perspectives économiques sur un accès Autoroutier de L'A64 plus simple, plus rapide pour les entreprises locales de la zone Berlanne mais également du parc d'activité Pau-Pyrénées . Avec les futurs extensions également annoncées à proximité de l'échangeur 10 Pau-Centre , ce nouvel échangeur permettra également d'alléger le Traffic sur ce côté là nord ouest de l'agglomération paloise . Il est indispensable donc de réaliser ce nouvel échangeur . cordialement ,
21/02/2022	SERRES-MORLAAS	Une très bonne chose. Cela évitera de la prendre à soumoulou. Ne pouvez vous pas avancer ce projets ?
21/02/2022	SERRES-CASTET	Il est plus qu'utile de faciliter la circulation aux abords de Pau. Cette réalisation sera un bonheur pour les Palois et leurs voisins et sans doute un atout économique . Je souhaite qu'il empiète le moins possible sur les terrains agricoles et que soient prévues des cheminements pour la faune sauvage .
21/02/2022	SAUVAGNON	Je trouve que cet échangeur pourra être très utile pour désengorger la rocade et équilibrer un peu plus les flux est/nord/ouest .je suis tout à fait pour !
21/02/2022	IDRON	Tout à fait favorable à ce projet qui permettrait de gagner en flexibilité routière, et contribuerait à soulager la "rocade" paloise.
21/02/2022	MONTARDON	Pourquoi un autre échangeur sur Pau si près de Pau centre ? Bitumer encore de la surface agricole ne va pas dans le sens de préserver notre planète .Cela permettra bien sûr d'acheminer plus facilement des marchandises chinoises et autres chez Amazon pour consommer plus . Quant à fluidifier le trafic ??? Ce projet ne devrait plus être d'actualité .
21/02/2022	GER	Très bon projet qui à mon avis va soulager la sortie Pau centre qui est bien encombrée aux heures de pointe .
22/02/2022	JURANCON	C'est toujours une excellente bonne nouvelle d'améliorer notre réseau autoroutier, dans notre Sud-Ouest bien pauvre en cela. Oui, l'emplacement pour l'Est de Pau est judicieux.Il faudra un jour penser à la liaison autoroutière Orthez-Dax- Castets !Merci pour votre confianceBruno Lahalle
22/02/2022	GAN	Je suis pour la création de cet échangeur
22/02/2022	BAYONNE	Aucun intérêt hormis un gaspillage économique régional supplémentaires.
22/02/2022	BUROS	Cette étude est bien faite car elle tient compte de nombreux paramètres importants comme la circulation locale , la circulation régionale et le contexte

		environnemental .Pour autant , ce vieux projet est vraiment long à mettre en oeuvre , s'il faut encore attendre 2027 pour sa mise en service
22/02/2022	SAINT-PIERRE-D'IRUBE	Parfait pour désengorger l'échangeur de l'hôpital et accéder à la zone Est de Pau sans les embouteillages du matin et du soir.
22/02/2022	MASLACQ	Bonjour,La mise en place d'un échangeur pour réguler le trafic de la rocade n'est pas une mauvaise idée en soit mais ne va t-on pas engorger d'avantage le trafic sur le giratoire qui se situe entre les D817, D802 (celui qui va d'un côté vers irdon/tarbes et auchau de l'autre) ? Je ne sais pas non-plus si la route entre l'échangeur et la route de Tarbes depuis cami-salié puis la D38 est adaptée (je n'y passe pas), il faudrait si ce n'est pas le cas la réaménagée.Cordialement,Mr Abado
22/02/2022	CANTAOUS	Bonjour, il serait préférable de nous consulter sur les tarifs prohibitif alors que depuis presque 5 ans que je prend l'autoroute en direction de Bayonne je n'ai jamais put faire une seule fois ce trajet sans avoir à subir des travaux. Et ne me servez pas le couplet du beaucoup de travaux donc autoroute chère, nous avons aujourd'hui les autoroutes parmi les plus chère au monde, j'espère qu'un jours elle seront de nouveaux nationalisé même si elle ne baisserons surement pas on fera rentrer de l'argent dans les caisses plutôt que de gaver un petit nombre de gens sur notre dos. Quand à vos énième travaux que nous payerons de toute façons je m'en fou comme la majorités des usagés.
22/02/2022	POUZAC	Habitant après Tarbes je trouve bienvenue cette sortie ou entrée, ce qui évite des km en plus pour récupérer l'autoroute autre que soumoulou ou Pau
22/02/2022	MORLAAS	il me semblerait plus pratique que les entrées et sorties du futur échangeur se situe du coté du pont direction Pau, par souci de place et de praticité.
22/02/2022	MORLAAS	Nous privilégions la variante 3 entrée sud car l'entrée nord impacterait trop les riverains de berlanne et frapperait d'alignement les artisans de la rue des landes
22/02/2022	MORLAAS	Variante 3 entrée sudEtant artisan rue des landes je ne souhaite pas voir d'échangeur au bout de la rue, l'élargissement de la rue des landes ferait perdre la moitié de mon parking
22/02/2022	GAN	Bonjour Madame, Monsieur Pour l'accès a l'échangeur en entrant ou en sortant il est nécessaire d'avoir des voies de dégagement longue. Si vous prenez par exemple en arrivant de Bayonne pour l'entrée Pau centre vous passez de 130Km/h a 50Km/h avec un virage a 90°sur une courte distance. Je vous invite à aller voir les autres pays comme les usa ou le canada ou les accès son progressif. Salutations
22/02/2022	LEE	Je suis favorable à la création de cet échangeur qui désenclavera la rocade nord
22/02/2022	BILLERE	Je suis favorable à ce projet
22/02/2022	AYZAC-OST	Afin de reporter un maximum de trafic de la rocade vers l'A64, il faudra privilégier un tarif ou la gratuité entre les trois échangeurs desservant la ville de PAU.
22/02/2022	SAINT-HILAIRE	La sortie Pau centre étant souvent saturée et celle de soumoulou trop lointaine, cette sortie est une bonne piste. Après les coûts sont ils moindres que de réaménager la sortie de Pau Centre ? A vérifier svp.
22/02/2022	BORDES	Projet que j attends depuis 20 ans (4 allers et retours par semaine principalement sur Bayonne) pour les motifs suivants :- Le embouteillages entre la sortie 10 et la route de Tarbes, des ronds points saturés aux heures de pointe- Accès plus direct et rapide pour Total et Turbomeca-Safran,- Aujourd'hui pour cause de Covid, les activités culturelles sont arrêtées, mais quand il y a des concerts au Zénith, c'est très compliqué d'une part de sortir de l'autoroute (je me suis déjà trouvée arrêtée et bloquée sur la bande d'arrêt d'urgence pour accéder au péage avec les camions qui vous frolent à pleine vitesse), mais en plus passer de 7 voies à 1 en l'espace de 20m pour arriver au rond point, c'est la foire à l'empoigne !Autre suggestion, même si cela ne fait peut être pas partie du projet, faire 1 voie, voir 2 obligatoire, et surtout la plus à droite pour les camions, pour éviter que ces derniers ne soient

		obligés à se rabattre ou aux véhicules de les doubler par la droite (ceci est aussi valable pour le péage de Sames)Bon projetEn l'attente de sa réalisation
22/02/2022	IDRON	Très favorable au projet. Facilitera l'accès plus rapide sur l'autoroute depuis Idron et mon travail Avenue Alfred Nobel
22/02/2022	BALIROS	Enfin ! Pour les habitants et les entreprises de la Vath Vielha ! (Paysd'nay)
22/02/2022	PAU	Dans un contexte de réchauffement climatique et de dégradation de la biodiversité qui entraîne déjà des famines et des pertes humaines significatives, développer un peu plus le trafic routier est criminel. Vos projets sont contre productifs, dans la mesure où la question n'est pas d'augmenter la surface dédiée aux véhicules pour régler un pseudo problème de trafic, mais de mettre en place d'autres façons de se déplacer qui préservent la planète et donc nos vies. Aucun de vos projets ne répond aux défis actuels de préservation de l'environnement, bien au contraire, ils ne contribuent qu'à le détruire un peu plus et surtout à inciter les individus à ne pas changer leur comportement et à continuer de détruire notre environnement et donc à continuer d'être responsable de la mort de milliards d'êtres vivants humains comme non humains. Je ne peux être qu'opposée à ces projets qui vont entraîner de la destruction supplémentaire d'arbres, de biodiversité et inciter mes compatriotes à continuer à utiliser leur véhicule pour accélérer la destruction de cette planète.
22/02/2022	ARGELOS	Sortie inutile aussi proche de pau-centre. L'argument de décharge de la rocade est fallacieux : les gens ne paieront pas pour quelques kilomètres.
22/02/2022	CAZERES	Tout améliorer c'est bon. L'autoroute a64 a besoin d'une 3eme voie. Le soir sa devient impossible. Beaucoup d'accident aussi, l'entretien est bon me il a besoin de grandir sur tout depuis Toulouse. Merci
22/02/2022	MAZERES-LEZONS	La seule variante adéquate compte tenu de la transition énergétique actuelle est l'abandon pure et simple de ce projet.Avez vous déjà entendu parler du dernier rapport du GIEC ? De la nécessaire baisse importante des gaz à effet de serre (GES) à horizon 2030 et 2050 ?En quoi ce projet peut-il s'inscrire dans les Accords de Paris (un comble) et dans la Neutralité Carbone que notre gouvernement prône au quotidien ?Parce que d'une part le projet va artificialiser des terres qui aujourd'hui capent du carbone et hébergent de la vie mais aussi parce que d'autre part ce projet va indirectement favoriser une énième fois l'utilisation de la voiture individuelle. Je rappelle qu'en France, 31% des émissions de GES proviennent des transports, et 17% pour la voiture individuelle à elle seule.Je rappelle aussi qu'un Français, en moyenne, émet 10 tonnes de CO2/an et que pour atteindre la Neutralité Carbone à 2050, nous devons être à 2 tonnes de CO2/an. Il s'agit donc d'une simple équation qui nous apprend que nous devons donc baisser de 6-7% an nos émissions de GES d'ici 2050. (Chiffres du Haut Conseil pour le Climat).Quels sont les calculs en analyse de cycle de vie du projet ? Avez vous quantifier le trafic supplémentaire que cette aménagement va créer ?Nous devons baisser nos émissions dans les Transports comme dans tous les autres secteurs par ailleurs, et financer à hauteur de plus de 18 M€ des aménagements contraires à nos objectifs climatiques est un non-sens total compte tenu du contexte actuel.Cet argent publique (qui s'élève à combien sur les 18 M€ ?) doit être investi pour décarboner les transports de Pau et des alentours.Accélérer sur les transports en communs, créer des infrastructures cyclables, aider les plus pauvres à renouveler leurs véhicules polluants etc ..En aucun cas de nouvelles subventions à l'automobile ne sont nécessaires, que ce soit d'un point de vue neutralité carbone, mais également en termes de bruit, de qualité de l'air ou encore de décès des accidents de la route.A l'heure où le pétrole n'a jamais été aussi cher à la pompe et à l'heure où les tensions géopolitiques exacerbent tout ceci, nous avons plus que jamais besoin de décarboner notre société.Je note également une absence totale de

		prise en compte des mobilités douces dans les schémas post échangeur. Or la loi LAURE ne fait pas de distinctions entre les routes, et donc dès lors que vous réaliserez des aménagements hors de l'A64, vous devrez l'appliquer. Si ce projet venait à sortir de terre, vous devrez créer des aménagements cyclables sur le chemin Salié, l'allée de l'Abbé et la RD817, entres autres.Si vous ne le faites pas pour vous, faites le pour vos enfants ! Abandonnons ce projet !
22/02/2022	SERRES-MORLAAS	Préférence pour la VARIANTE 2 (VARIANTE NORD) qui désengorgera certainement plus le rond point entre la route de Morlaas et la rocade.
22/02/2022	MORLAAS	Impatiente que ce projet aboutisse enfin pour désengorger l'axe Morlaàs vers entrée de l'autoroute de Pau et vers entrée de Soumoulou. Une 3ème voie serait aussi utile sur la portion Pau vers sortie Emmaus et autoroute A65 vers Bordeaux.Favorable pour ce projet
22/02/2022	PAU	Go ! On en a besoin
22/02/2022	SENDETS	<p>Je suis résident de la commune de Sendets vivant sur le chemin du cami salié, qui dans le projet retenu, sera fermé à la circulation des véhicules vers Pau.Plusieurs aberrations à ce « petit détail » :- la distance et la durée des trajets quotidiens (domicile / travail / boulangerie / courses / établissement scolaire / etc...) vont être doublées pour ma conjointe et moi même, comme celles de plusieurs centaines de personnes qui empruntent cet accès direct à Pau depuis les communes environnantes pour leurs déplacements essentiels du quotidien,- le seul accès directe vers Pau pour la commune de Sendets va donc être supprimé, isolant un peu plus notre commune en pleine expansion démographique et qui fait partie de l'agglomération de Pau,- quand je voudrais prendre l'autoroute A64, dont l'échangeur serait à moins d'1 km de mon domicile, je devrais faire un détour supplémentaire de plus de 5km pour y accéder.En ses jours d'inflation des tarifs de l'énergie, d'une prise de conscience générale sur la nécessité de réduire nos déplacements pour le bien notre planète, ce projet n'apportera pas les résultats escomptés et servira plus les intérêts de quelques entreprises influentes que les habitants de l'agglomération.</p> <p>Ce projet a toujours été prévu pour être réalisé sur la commune de Morlaas, au niveau du rond point de Berlanne, projet le moins coûteux et ne causant pas de problème d'accès aux communes environnantes. Pourquoi avoir changé d'avis ? A cause de comptages de véhicules réalisés plusieurs fois pendant la période de pandémie de Covid ?</p> <p>En faisant un choix sans aucune concertation avec les communes environnantes au projet qui connaissent bien les conséquences de telles décisions...Maintenant, on nous laisse 1 mois pour cette enquête publique... les palois ont déjà reçu un dépliant présentant le projet avec un coupon de retour à remplir alors qu'ils ne vivent même pas dans le secteur du projet. Chez moi, la boîte au lettre est désespérément vide, pourtant tout va se passer sous mon nez !On demande à toute l'agglomération de Pau son avis alors que la très très grande majorité ne répondra pas, et par le jeu des statistiques, on nous dira que la très très grande majorité sera d'accord, puisque seuls les gens concernés par les problèmes engendrés par ce projet seront contre. C'est vrais, c'est un effet pervers de la démocratie...Soyons solidaires, ce « détail », va bouleverser le quotidien de milliers de personnes.</p>
22/02/2022	PAU	Oui à ce projet
22/02/2022	MORLAAS	Je suis très favorable à ce projet. Étant commerciale et travaillant sur Toulouse et sur Bayonne cela me changera la vie. Car aux heures de pointes une horreur de sortir à Pau centre et rejoindre morlaas et idem en sortant à soumoulou. J'espère que ce projet verra le jour.
22/02/2022	PAU	Ces nouvelles construction constituent une fuite en avant, il faut aménager les structures existantes et arrêter de bétonner .Je suis donc totalement opposée .

23/02/2022	MIREPEIX	Cet échangeur me permettra d'accéder plus facilement à l'A64, et de désengorger la rocade allant et venant de PAU. Merci pour ce projet.
23/02/2022	ARUDY	Magnifique projet qui se prépare visant à améliorer l'accès à notre territoire et à ouvrir un peu plus les portes du tourisme béarnais !!! Sur ce projet, je compte sur vous pour valoriser les matériaux extraits et façonnés dans notre région. Je veux parler notamment de la Pierre grise d'ARUDY qui désormais de part son appellation IGP fait travailler 5 entreprises locales (environ 35 personnes) Nous avons des matériaux de qualité en Béarn et les incorporer dans votre projet permettrait de revaloriser le savoir faire local. Les sorties d'autoroutes sont pour moi la porte d'entrée sur une région, un territoire et de pouvoir les embellir avec des matériaux locaux ne peut que nous réjouir. En vous remerciant pour votre considération
23/02/2022	POEY-DE-LESCAR	J'habite Poey de Lescar, je travaille sur la zone Gaston Phébus à Morlaàs depuis 2005, et j'ai des horaires de bureaux. Depuis environ 5-6 ans la circulation sur la rocade est infernale. Surtout pendant et depuis l'arrivée du bus Fébus (travaux + arrêt de circulation). J'ai bien tenté de prendre l'autoroute en sortant à pau-centre, mais cela bouchonne aussi. S'il y avait une sortie autoroute entre Morlaàs et Idron, je pourrai reprendre mes anciennes horaires de travail et éviter de passer 45 mn le matin et 45 mn le soir pour me déplacer sur mon lieu de travail. N'ayant pas de bus direct je suis obligée de prendre ma voiture. Par contre, cela fait 15 ans que j'entends parler de cette sortie... A quand ? A ma retraite cela sera trop tard.
23/02/2022	LOMBIA	Ce projet d'échangeur est indispensable à la fluidité du trafic mais aussi va permettre le développement économique des zones d'activités de berlanne et gaston Fébus. disposant des plusieurs bâtiments commerciaux en location sur cette zone, mes locataires attendent avec impatience cet ouvrage afin de pouvoir continuer à développer leurs entreprises.
23/02/2022	PAU	Je suis pour la création de cette sortie d'autoroute supplémentaire. Cela va permettre de désengorger la sortie pau centre qui est sous dimensionnée.
23/02/2022	MONEIN	Ce nouvel échangeur (dont on parle depuis trop longtemps sans suite) devient une nécessité absolue tant la circulation sur la rocade nord est surchargée à certains moments de la journée. C'est une évidence qu'il faut désengorger cette route ! Je travaille sur Morlaàs et habite sur le canton de Monein, et entre la circulation accrue et le passage aux 80km/h mon temps de trajet s'allonge sans cesse. J'attendais avec impatience cet échangeur, malheureusement pour moi il arrivera trop tard puisqu'entre temps j'aurai fait valoir mes droits à la retraite. Mais ce sera une belle opportunité pour tous ceux qui continueront de travailler et utiliser cet axe.
23/02/2022	LONS	Stop à l'imperméabilisation des sols! 3 sorties d'autoroute en si peu de distance pour une petite agglomération comme Pau! Mais si on avait une vraie rocade, et pas une départementale autour de Pau truffée de mini ronds points... Et si on développait les transports en commun, si indigents. Et les impôts, vous y pensez? NON à ce projet.
23/02/2022	LEE	Telle que la question est posée, le projet paraît séduisant. Les finances des collectivités et de l'état ne sont pas inépuisables. Il y a d'autres priorités sur cette autoroute et notamment un désenclavement de la ville d'Oloron Ste Marie. Quitte à mettre un peu d'argent, il vaudrait mieux que certains tronçons d'autoroute soient gratuits (entre Soumoulou et Lescar). Cela réduirait l'engorgement de la rocade et coûterait moins cher. Pour ce faire il faudrait que nos représentants "politiques" se parlent. Avant de bétonner, il faut réfléchir à des solutions d'organisation et de bon sens.

23/02/2022	PAU	Bonjour, l'évolution de nos territoires est importante. L'impact sur nos quotidiens est aussi capitale. Suis salariée sur la Zone Europa qui regroupe de très nombreuses entreprises. Lorsque nous lisons ce projet, quelles seront les conséquences sur nos trajets Maison-Bureau durant les travaux ? et après ?. Tout particulièrement sur le rond point de l'Avenue Alfred Nobel et sur l'entrée et sortie dans la Zone Europa, par la Rue Kepler, coté Cami Salié. Nous devons passer obligatoirement par ce grand ront-point...Qu'avez vous prévu pour les automobilistes et vélos qui arriveront de Bizanos, de Auchan et de la rocade Zenith ? Concernant ce passage dénivelé, en dessous du rond point Nobel. C'est le plus commode pour le pratiquer sur les boulevards des barrières de Bordeaux. Une question : cela concerne bien la croix, pour les deux axes ? Rocade et le sens Morlaas-Auchan ? ou un seul axe celui de la rocade ? J'habite en centre ville de Pau, coté Foirail-St Joseph. Nous avons subi et nous subissons toujours de nombreux "chantiers"...par manque d'information quotidienne sur l'évolution des chantiers, sur les mouvements de circulation qui impacte les autres rues d'à coté etc...Important, la communication des "dommages co-latéraux", sur les voisins de ce futur grand chantier. Pour que l'on ne "rôle" après ces travaux et pour faciliter l'adhésion à ce projet. Dans l'intérêt de tous. Concernant ce passage dénivelé, en dessous du rond point Nobel. C'est le plus commode pour le pratiquer sur les boulevards des barrières de Bordeaux. Une question : cela concerne bien la croix, pour les deux axes ? Rocade et le sens Morlaas-Auchan ? ou un seul axe celui de la rocade ? Merci.
23/02/2022	MORLAAS	Je suis pour le projet d'échangeur routier à Morlaàs Berlanne, qui permettra de désengorger la rocade, et d'alimenter la Zone Industrielle de Berlanne. J'ai une préférence pour la variante Nord (numéro 2).
24/02/2022	ASSAT	Enfin ! pourrait-on dire, pour nous les habitants de l'Est de Pau et du Béarn. Nous allons pouvoir ainsi rejoindre le Nord de Pau (Aéroport et autres...) sans passer des heures inutilement dans nos véhicules ! Moins de pollution, plus d'agrément, ce projet, s'il se réalise, ne peut être bénéfique qu'à tout le monde. Les entreprises, les artisans qui sont implantés sur la plaine de NAY y trouveront leur compte et les touristes qui veulent nous rejoindre ne se perdront plus dans les méandres de la ville de Pau...J'en parle en toute connaissance de cause étant propriétaire d'un gîte et d'une chambre d'hôtes. Si nous voulons être cohérent dans ce projet, il serait indispensable qu'il soit gratuit, tout du moins pour le contournement de PAU, ça compenserait, un peu la cherté injustifiée du trajet PAU-BORDEAUX et vice-versa. C'est un vœu pieux ?
24/02/2022	PAU	Très bonne décision meilleure fluidité
24/02/2022	MAZERES-LEZONS	Bonjour, je suis très intéressé par ce projet car accès plus rapide pour moi depuis ma commune.
24/02/2022	LAA-MONDRANS	Je suis très favorable à la création de ce nouvel échangeur, qui permettra de réduire la circulation sur l'échangeur 10 près de l'hôpital. On perd un temps fou à sortir de l'autoroute, en passant de 6 voies de péage à une voie pour atteindre le rond-point (environ 10 minutes)... Et ça délestera un peu le trafic sur la rocade à cet endroit-là aussi. Ce ne sera pas du luxe!!
24/02/2022	SERRES-MORLAAS	Ce nouvel échangeur sur l'A64, au Nord-Est de Pau semble être une bonne idée à plusieurs titres. Mais l'aspect le plus intéressant sera irrémédiablement le désengorgement de la Rocade, aux heures de pointe.
24/02/2022	SEDZERE	Je suis favorable à ce projet qui permettra, je l'espère, de fluidifier la circulation et de gagner du temps
24/02/2022	IDRON	Concernant l'opportunité de ce projet, elle n'est à mon sens plus à prouver si l'on tient compte des nombreux embouteillages que l'on connaît aux heures de pointes et en période estivale à plusieurs endroits de la rocade nord entre Idron et l'échangeur actuel de Pau-Nord. Ce nouvel ouvrage permettrait de fluidifier les

		entrées à l'embauche vers Pau et son agglomération partie Centre et Est et les sorties lors de la fin du travail. Il y aurait aussi un impact positif lors des créneaux horaires de départ et de retour en week-end ou lors des vacances scolaires car à ce jour l'exemple du vendredi fin d'après midi pour les départs et du dimanche soir pour les retours nous montrent que le réseau actuel qui arrive à saturation, a un grand besoin de plus de souplesse pour faciliter la vie des Palois et de l'agglomération sur cette partie Est de la ville. Je suis habitant de la ville d'Idron et j'ai pu faire l'expérience en certaines occasions que prendre la rocade nord un vendredi entre 17h et 19 h, me prenait la moitié du temps qu'il me faut pour effectuer un Pau Bayonne. Pour le point réalisation et intégration, il est évident que cela doit se faire dans le plus grand respect de l'environnement avec des études approfondies au préalable de l'existant mais également la prise en compte des nuisances prévisibles quel qu'en soit la nature qui pourraient être occasionnées aux différents riverains qui seront touchés par ces travaux de grande envergure et il est certain qu'ils seront quelques uns dans ce cas. L'installation prévue d'un passage dénivelé semble une bonne opération compte tenu du peu d'habitation aux alentours, les nuisances à mon avis (non expert) ne devraient se limiter qu'aux nuisances sonores durant la phase réalisation pour les sociétés présentes tout autour. Un bilan de cet aspect environnemental et nuisances devra être rendu public bien en amont pour permettre à tout à chacun de connaître le projet dans sa vraie réalité terrain. Sur le point "variante" d'aménagement, il semble évident que la variante SUD est préférable compte tenu de la densité d'habitation à proximité de la variante NORD et également compte tenu des dispositifs de voirie en place à ce jour sur cette même variante Nord. Si la variante SUD devait être choisie, quid du projet d'aménagement du passage dénivelé, serait-il toujours d'actualité ou serait-il simplement abandonné? Il ne me semble plus indispensable dans ce cas.
24/02/2022	LEMBEYE	Désenclavement du Vic-Bilh, pénalisé autrefois par les vigneron importants craignant de la concurrence des régions viticoles et privant le secteur de Lembeye d'avoir un axe de communication ouest-est important
24/02/2022	SENDETS	Habitant à Sendets, la suppression de l'accès au chemin Cami Salié pose un vrai problème. Notamment pour rejoindre l'avenue de l'Europe. Pourquoi ne pas réaliser un pont sur le chemin de l'Oussère enjambant le chemin Cami Salié ?
24/02/2022	BIZANOS	Bonne opportunité qui permettra à la population de l'est de Pau d'accéder plus rapidement à l'autoroute en "perdant" moins de temps soit pour aller à l'échangeur de Pau centre quand on souhaite aller vers l'ouest ou Bordeaux, soit pour aller à Soumoulou lors de déplacement vers Tarbes ou Toulouse. La solution 2 obtient ma préférence du fait du petit nombre d'habitations touchées et si j'ai compris, d'un accès différencié pour les camions et autres véhicules lourds qui n'emprunteront pas le Cami Salié.
02/03/2022	BIZANOS	Bonjour, Tout à fait convaincu par l'utilité de cet échangeur pour fluidifier le trafic en ville. À condition toutefois de négocier la gratuité sur le tronçon d'autoroute entre Soumoulou et Lescar. Pour aller plus loin dans cet objectif d'apaiser le centre urbain, pourquoi ne pas aller plus loin dans les aménagements en proposant un parking-relais et de covoiturage directement à cette nouvelle sortie et connecté à une ligne de transport en commun?
03/03/2022	BUROS	Je suis satisfait qu'il n'y ait pas de sortie prévue vers le rond-point de la zone de Berlanne ce qui aurait aggravé les problèmes de circulation existant route de Morlaàs. Même chose pour l'aménagement du rond-point de Total : je souhaite que soit privilégié un passage en souterrain porteur de moins de nuisances et que soit intégré un plan de circulation à vélo pour permettre la traversée de la rocade en sécurité (souterrain également ?). Enfin, il faut intégrer absolument un parking

		relai et penser à un volet paysager sur l'ensemble de la zone. Merci pour nous permettre de nous exprimer.
03/03/2022	SENDETS	Une question sur le dessin du bas page 20 de la présentation : Quelle est le rôle de la bretelle Est sur le giratoire 4 sur le Cami Salié ?Merci.
03/03/2022	SENDETS	Une proposition pour le Cami Salié :Le fermer par une barrière ou une borne escamotable, et limiter l'accès aux riverains.Il s'agit d'une activité classique pour Vinci.Merci.
03/03/2022	ANDOINS	Bonjour,1) la réévaluation du trafic de l'A64 dans les deux sens de circulation entre les échangeurs de Lescar et Soumoulou a t-elle été effectuée pour la période après la mise en service de l'échangeur Pau-Idron ? Si oui, où pouvons-nous trouver les détails de cette étude ? Et si non, pourquoi ?...2) dans le projet global, est-il intégré une réévaluation des impacts acoustiques de l'A64 (compte tenu donc de la probable augmentation de trafic?) entre les échangeurs de Lescar et de Soumoulou ? Si oui, où pouvons-nous trouver les détails de cette étude acoustique ? Et si non, pourquoi ?3) le projet est-il excédentaire ou déficitaire en terme de volume de terres terrassées ? Et quelles sont les détails d'estimation en m3 et de traitement / évacuation ? Si excédentaire, est-il possible d'intégrer d'ores et déjà au projet global le dépôt total ou partiel de ces terres chez des propriétaires privés intéressés et situés en longitudinal de l'A64 sur une commune non loin du futur échangeur (...) ?En vous remerciant par avance de votre retour.Bien cordialement.Yoann Pandeles
03/03/2022	ANDOINS	Bonjour,Pour le projet global Mais contre la fermeture du Cami Salié côté Sendets --> un impact de cette mesure (détours considérables, etc.) sur le quotidien de la population des communes du nord-est Béarn a t-il été réalisé et intégré au projet global ? Si oui, où pouvons-nous en lire les détails ? Merci.
03/03/2022	ANDOINS	Bonjour, La construction de ce nouvel échangeur va très certainement être à l'origine d'une nette augmentation du trafic sur l'A64 sur le trajet Nousty / Lescar Quelles mesures comptez vous prendre pour protéger les riverains de l'autoroute des nuisances sonores qui sont déjà insupportables ?L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que le bruit causé par le trafic routier augmente le risque de maladie coronarienne de 8 % tous les 10 dB, à partir de 50 dB. "Le bruit des transports perturbe le sommeil, augmente la production d'hormone du stress et induit un stress oxydatif. Cordialement, M. M
03/03/2022	SENDETS	Bonjour, très mécontent du choix qui s'impose à nous !! Il n'y a pas eu de débat et de concertation sur le positionnement de l'échangeur au NORD-MORLAAS ou au SUD-IDRON.En effet, ce positionnement au SUD ne résoudra pas forcément les problématiques de circulation à l'EST, NORD-EST de l'agglomération Paloise. Sachant que le Cami Salié sera fermé, ou vont passer les 1500 à 2000 véhicules aller-retour jour sur cette voie communale depuis la route de Morlaàs, rejoignant le rond point de TOTAL ?Je pense qu'une majeure partie du trafic venant du NORD de l'agglomération (Morlaàs, Andoins, Buros) et de l'EST (Ousse, Lee, Artigueloutan) voulant travailler sur Pau vers Total, ou, devant se diriger vers Pau Ouest, accentuera la densité du trafic sur la rocade EST au niveau du rond-point d'IDRON et au rond-point de la nouvelle bretelle de l'autoroute avant le centre de Total.Même si finalement la trémie est réalisée, cette variante déviara quand même le trafic sur des chemins communaux connexes comme le chemin Mariouline (SENDETS) en sens interdit aujourd'hui (ou nous ferons tout pour qu'il soit fermé aussi) ou l'avenue du Béarn à IDRON ou les gens n'ont pas conscience de la nuisance future occasionnée puisque le Cami Salié étant fermé à terme.De ce fait personne n'étudie, aujourd'hui, l'impact de cette variante sur ces connexions. Enfin, il est clair qu'aucun ne se soucie des gens du voyage de part et d'autre de l'accès à l'échangeur.Avec cette configuration et ce qu'il y a autour, il sera impossible d'y mettre un parking relais, à moins de détruire des bâtiments

		existants ou d'expropriés les personnes habitants sur le site. Il aurait été plus judicieux de le mettre au NORD-MORLAAS avec un accès depuis la route de Morlaàs et Serres-Morlaàs avec la trémie sous le rond point de Total d'Est en Ouest et non du Nord vers le Sud. MerciMR de SENDETS
04/03/2022	PAU	Très favorable a un échangeur pour désengorger l'échangeur centre.La variante sud avec passage inférieur semble être la plus pertinente. Quel rôle néanmoins pour les piétons et vélos (Total, terega et entreprises autour représentent de nombreuses personnes) ?
08/03/2022	PAU	pour donner un avis il faudrait avoir des infovous indiquez le nb possible utilisateur de cette future possible échangeuril me faut savoir aussi le nombre utilisateur sur les 3 entrées actuelles lescar, pau centre idronquel est le réel impact écologique de cet échangeurquel est le but ?faut il favoriser les automobiles,faut il simplement envoyer des véhicules de la rocade actuelle à l'autoroutetoutes ces questions ne trouvent aucune réponses dans votre maquette donc impossibilité de donner un aviscela ressemble plus à une mascarade, fausse consultation sans aucune donnée pour la construireclaude séjournéhabitant de pau et morlas donc très près de cet éventuelle, future échageur
08/03/2022	MORLAAS	septique :- un échangeur a de l'emprise au sol et concerne des zones agricoles utiles en périphérie des villes - le projet va générer des nuisances liés au trafic : sortie directe sur la route de Morlaàs (déjà bien chargée à certaines heures), bruit, pollution...- si le but est d'alléger la rocade, il faudrait réfléchir a un tarif attractif afin d'inciter les automobilistes à utiliser l'autoroute pour aller de l'est à l'ouest et/ou de l'ouest à l'est
09/03/2022	SENDETS	Bonjour,La création du nouvel échangeur sur l'A64 est un beau projet, important et bénéfique pour le développement de l'agglomération de Pau, j'en conviens. Cependant Je trouve regrettable l'idée de condamner l'accès à Pau par le chemin du Cami-Salié.Habitant au bout du chemin du Cami-Salié sur la commune de Sendets, je l'emprunte chaque jour pour me rendre au travail.C'est une voie existante qui est utilisée par de nombreuses personnes dans la même situation que moi aujourd'hui. Ce n'est pas d'utilité publique que de condamner un accès existant.Cela fait faire un détour important pour se rendre à Pau. Plus de kilomètres = plus de pollution = plus de consommation d'essence (moins de pouvoir d'achat) = plus de trafic routier sur d'autres voies d'accès.D'autant plus qu'il ne s'agit pas là de créer un accès nouveau mais simplement d'en conserver un.A bon entendeur.
09/03/2022	SENDETS	Il faut impérativement laisser un accès aux cyclistes sur le Cami Salié mais ne pas en faire une voie cyclable en fermant une partie du chemin.
09/03/2022	ANDOINS	Bonjour, Un projet aussi onéreux pour le contribuable est-il encore légitime au moment où l'on constate qu'il est peut être déjà trop tard pour lutter contre le réchauffement climatique et ses conséquences dramatiques ? L'argent public ne pourrait-il pas être mieux utilisé pour offrir des alternatives au transport routier individuel et fret ? Si fluidifier la circulation sur la rocade Est Ouest aux heures de pointe semble, aujourd'hui, nécessaire, la pacification et piétonnisation de la partie du Cami Salié, à proximité de l'échangeur, va obliger les habitants d'Andoins, Sendets, Serres-Morlaas, Idron, à faire des détours, parfois longs et chronophages, et à venir gonfler le trafic sur la D817 ou sur la route de Morlaàs RD 943, avant l'échangeur. Les logements des gens du voyage seront riverains de l'ouvrage. Leur qualité de vie a-t-elle été prise en compte? Cordialement.
09/03/2022	IDRON	Je suis mécontent de ce projet.Pour moi il y aura trop d'artificialisation des sols, trop d'impact environnemental pour un projet qui ne permettra pas de désengorger la rocade Est de Pau, bien au contraire.L'échangeur sera relié au Cami Salié qui n'est absolument pas prévu pour recevoir un tel trafic.Il y a des risques

		non négligeable d'engorgements, notamment sur la rocade au niveau du rond-point de l'abbé Lemire.
09/03/2022	SENDETS	Je suis contre le projet proposé. Les habitants de Sendets et des environs n'auront plus accès à Pau via le Cami Salie. Il faut trouver une alternative et proposer une modification du projet pour satisfaire chaque partie prenante dont notamment les Riverains proche de cet échangeur qui en subiront les conséquences quotidiennement.
10/03/2022	MORLAAS	Le site Internet qui est très complet et décrit l'évolution du projet avec les différentes solutions étudiées. Les deux personnes rencontrées m'ont bien présenté le projet et ont répondu à mes questions. Je les en remercie. En ces temps de fortes augmentations du prix de l'essence et de la nécessaire réduction de la consommation de produits pétroliers, je m'interroge sur la pertinence de la réalisation de ce projet. J'ai vu que l'un des objectifs de cet échangeur était d'alléger la circulation sur la rocade entre l'avenue Nobel et l'ouest de Pau. A mon avis avec le cout du péage, cela risque de ne pas produire l'effet escompté. La gratuité de l'autoroute entre Soumoulou et Lescar a-t-elle été évalué pour réellement alléger la rocade ? Concernant l'utilisation de l'autoroute, pour aller à Toulouse, je passe par Sendets pour prendre l'autoroute à Soumoulou et pour aller à Bayonne, je prends l'autoroute à Pau centre. J'ai compris le choix retenu, mais je trouve que l'accès est compliqué lorsque l'on vient de Morlaàs. Je ne suis pas sûr de faire le détour pour prendre l'autoroute à ce nouvel échangeur. Je me pose aussi la question de la pertinence du passage inférieur pour la continuité de la rocade au niveau de l'avenue Nobel. Compte tenu de mon expérience de cette partie de rocade, je remarque que le rond-point de l'échangeur Pau centre est encore plus encombré que celui du Nobel. N'est-ce pas le rond-point Pau centre qui devrait être équipé d'un passage direct ? J'ai apprécié que dans ce projet, l'aspect « mobilité douce » ait été intégré. Ceci paraît être un souci dans les projets conduits par la communauté Nord-Est Béarn. Avec les transports en commun, cela seront les moyens à utiliser dans le futur pour se déplacer vers Pau. Espérons que dans les faits, un aménagement cycle sera bien réalisé. Initié depuis de nombreuses années, ce projet est-il encore pertinent avec l'augmentation du cout de l'énergie qui pourrait conduire à une baisse du nombre de voitures en circulation ? Je ne crois pas du tout que la voiture électrique sera la solution pour remplacer le parc automobile actuel. COMMENT PRODUIRONS-NOUS L'ELECTRICITE NECESSAIRE ? Merci pour vos commentaires.
10/03/2022	OUILLOU	En tant qu'utilisateur quotidien de l'autoroute, je suis favorable à la variante Nord qui solutionne les embouteillages permanents de l'axe Pau Morlaàs.
10/03/2022	IDRON	J'ai du mal à visualiser l'impact réel que cela va avoir sur mes transports. Si cela augmente le nombre de voitures de ce côté de Pau, je suis bien évidemment contre, idem pour l'impact environnemental que cela peut avoir.
10/03/2022	SENDETS	Bonjour. Le choix de cette variante mérite quand même quelques aménagements : le Cami Salié ne doit pas être réservé aux piétons et aux cyclistes mais il ne doit, en aucun cas, déboucher sur le rond point de l'autoroute. Comme dans certaines d'agglomérations (Tarbes, Aire sur Adour...), la circulation sur l'autoroute devrait être gratuite entre Soumoulou et Lescar, ce qui amènerait un peu d'air sur la RN817, sur la rocade de Pau, sur la D38 et sur le Cami Salié.
14/03/2022	SAINT-JEAN-DE-LUZ	Indispensable
14/03/2022	TARBES	Super idée je fais plusieurs fois par semaine Tarbes ouillon ou Tarbes Morlaàs ça serait vraiment bien !
14/03/2022	SENDETS	Je suis contre ce projet, il y a déjà un échangeur à Soumoulou et c'est largement suffisant

14/03/2022	AUREILHAN	Utilisateurs journalier de la liaison Tarbes PAU, je suis contraint de sortir à Soumoulou par gain de temps afin d'éviter l'embouteillage journalier de la sortie PAU.
14/03/2022	ARAMITS	Cela permettrait d'emprunter cet échangeur plutôt que celui de soumoulou pour me rendre à Luchon
14/03/2022	CASTILLON	Super projet, je travaille sur Morlaàs et j'éviterai les embouteillages de la rocade de Pau.
14/03/2022	SIMACOURBE	Très bonne idée .
14/03/2022	BILLERE	Je suis très favorable à la création de l'échangeur Pau-Morlaàs.
14/03/2022	LOURDES	Bon projet pour décongestionner l'accès depuis l'Est
14/03/2022	ABOS	L'idée est bonne, à voir juste le montant qui sera facturé par exemple de Morlaàs à Artix
14/03/2022	BELLOCQ	Je trouve que cette échangeur serait bénéfique à la sortie de Pau ville libérerai du trafic en destination de Morlaàs et l'est de Pau ce qui faciliterait l'entrée dans le centre-ville
14/03/2022	BILLERE	Super solution je vote oui
14/03/2022	SIMACOURBE	Parfait pour la création d'un échangeur sur berlanne morlaàs Aux heures de pointes galère trop de monde ça pourrait désengorger cette seule artère qui va sur pau et autoroute Moi pour ma part je prends souvent l'autoroute ça serait l'idéal
14/03/2022	OUSSE	Positif. Cela va désengorger les autres péages qui étaient saturés les week end
14/03/2022	PAU	Facilité d'accès pour les Palois domiciliés sur l'Est de la commune.
14/03/2022	ODOS	Celà peut être intéressant, tput dépendra du prix du péage !
14/03/2022	BERNADETS	Je suis pour ! Bien plus pratique ça évite de faire un grand détour
14/03/2022	BILLERE	Pas d'accord avec le projet.
14/03/2022	PAU	En avant pour cette nouvelle entrée dans Pau côté Idron en prévoyant des bouchons quand il y aura des matchs de Rugby de la Section Paloise
14/03/2022	TARBES	Je pense que tout ce qui peut permettre de fluidifier le trafic aux heures de pointes est bénéfique. Reste à définir la pertinence du ratio cout/efficacité d'un tel ouvrage...
14/03/2022	AUREILHAN	Bonne idée pour desservir les nombreux commerces qui se situent à l'Est de Pau et désengorger le périphérique.
14/03/2022	MORLAAS	Il serait souhaitable que le péage soit situé sur la partie Nord de l'autoroute. Cela permettra de fluidifier la circulation dans ce secteur. En effet, aux heures de fortes affluences, le rond point "TOTAL" est saturé. Si nous rajoutons le péage à ce niveau là, le phénomène va fortement s'aggraver.
14/03/2022	BOUCAU	Pas concerner
14/03/2022	TOULOUSE	Oui; il faut cette sortie supplémentaire. Vinci, rendez le pognon; le prix des autoroutes, c'est du vol légal. NOUS avons payé les autoroutes et le gouvernement a bradé notre bien commun à Vinci.
14/03/2022	BOSDARROS	Je pense que la création de cet échangeur peu être une bonne chose d'une part pour un accès à l'autoroute depuis l'EST de Pau sans se noyer dans le trafic sur la rocade actuelle et en effet pour désengorger cette même rocade pour accéder au nord de Pau
14/03/2022	BAYONNE	Plus pratique pour se rendre dans les petits villages limitrophes
14/03/2022	JURANCON	Il sera beaucoup plus pratique, quand on arrive de l'Est de l'agglomération de Pau de pénétrer sur l'A64. En effet, jusqu'à présent il faut remonter des kilomètres en ville pour accéder ou sortir. De plus l'accès depuis l'échangeur de Lescar sera plus pratique pour éviter de traverser tout le Nord de Pau et inversement. Très bonne initiative

14/03/2022	PAU	Le projet me semble superfétatoire par rapport aux échangeurs existants. Je préférerais que l'échangeur "Pau centre" soit agrandi et aménagé :-- accès facilités à la rocade vers l'est et vers l'ouest-- parking de covoiturage
14/03/2022	LESCAR	Proposition intéressante pour rejoindre plus rapidement les côtés ouest et est de Pau, surtout aux heures d'affluences où la saturation de la rocade est infernale, mais également pour éviter de passer par Pau Centre si l'on arrive de Toulouse vers Pau est. Attention au tarifs entre les sorties d'autoroute concernées dans l'optique de soulager la rocade, afin d'éviter de décourager les usagers et d'encourager cette option
14/03/2022	ODOS	Ce serait une belle opportunité pour les résidents de l'est comme Tarbes pour éviter Pau
14/03/2022	ODOS	Grande utilité.
14/03/2022	PAU	Favorable à l'ouverture d'un échangeur sur Morlaas à condition que les sorties entre Lescar et Morlaas soient gratuites pour la population locale. Sinon aucun intérêts de créer cette sortie.
14/03/2022	THEZE	Pour moi c'est de l'argent qui aurait pu être mis dans l'amélioration de la sécurité sur notre réseau routier très dégradé Je n'arrive pas à comprendre ou trouve t-on l'argent ? Sans compter les perturbations et consommation de surface agricole ! Mais bon c'est juste le ressenti d'un petit contribuable impuissant Cordialement htx
14/03/2022	ARZACQ-ARRAZIGUET	Je valide car cela donnera un fluidification la circulation. Bonne proposition.
14/03/2022	HORGUES	Même si la variante principale va à l'encontre des préoccupations actuelles en matière d'artificialisation du sol, ce projet me semble utile pour désengorger l'échangeur actuel aux heures de pointe. Pourquoi ne pas profiter de ces travaux pour procéder à ces aménagements connexes... Je suis favorable à l'ensemble du projet.
14/03/2022	GAN	Je pense que c'est une assés bonne solution pour désenclaver pau qui devient infernal en heure de pointe
14/03/2022	GAN	Je suis d'accord avec cet échangeur qui me donnerait plus d'accessibilité par rapport a mon domicile
14/03/2022	SAUVAGNON	Projet de nature à contribuer à écourter mes temps de trajet. Très bon projet.
14/03/2022	PAU	Très bonne initiative pour permettre un autre accès à la A64 entre Pau nord et Soumoulou.
14/03/2022	PAU	Oui pour le nouvel échangeur nord est de pau Plus pratique pour moi
14/03/2022	SEIGNOSSE	Désengorger la D 938 et la D 817 Le projet 3 semble le meilleur
14/03/2022	OUSSE	Habitant à Ousse je constate directement le manque de servitude sur le secteur Pau Est La création d'une sortie d'autoroute à Morlaas permettra de désengorger la rocade Ce sera un investissement d'utilité publique
14/03/2022	BIARRITZ	Une sortie de plus sur Pau c'est plus de fluidité, moins de kilomètres à parcourir intra-muros et moins de bouchons, merci Vinci !
14/03/2022	BILLERE	Il est grand temps de construire cet échangeur pour désengorger la rocade Nord. Le plus vite sera le mieux !!
14/03/2022	PAU	Cette réalisation aurait dû être concomitante à la construction initiale et son absence m'a toujours paru incongrue (caprice de politique ?) : donc son opportunité est plus qu'évidente car le vécu depuis lors fait ressortir les problèmes de liaison/déplacement sur l'est et le nord de l'agglomération ... La

		seule critique que je peux émettre sur ce projet, c'est qu'il va nous falloir attendre encore 5 ans pour en bénéficier: ne pourrait-on pas abrégé ce délai ?
14/03/2022	SAINT-JAMMES	Avis très favorable, j'espère que l'échangeur permettra également de réduire l'engorgement sur la route allant de MORLAAS à Pau
14/03/2022	IDRON	C'est excellent
14/03/2022	SENDETS	Il est incohérent que nous , riverains du Cami Salié de Sendets 64320 ,que l'accès Pau et a Berlanne nous soit interdit (voie sans issue) merci .
14/03/2022	SERRES-MORLAAS	Ne pas faire du Camie Salie une voie sans issue.
14/03/2022	IDRON	Très bonne idée. Je suis favorable.
14/03/2022	SUS	Projet opportun pour réguler la circulation localement valoriser et développer économiquement la zone nord est de Pau nécessité de l'intégrer au niveau du paysage
14/03/2022	LEE	Effectivement je suis favorable à cet échangeur intermédiaire entre Pau et Soumoulou ; en effet, la circulation vers la gare de péage de Pau est compliquée et très engorgée. Ce nouvel échangeur permettrait plus de fluidité et la remontée vers Morlaàs plus rapide.
14/03/2022	SAINT-GAUDENS	AVIS NEGATIF ABSOLU. Il faut arrêter de privilégier notre confort au détriment de notre environnement et notre biodiversité! Ca suffit!
14/03/2022	BIARRITZ	OK si des engorgement
14/03/2022	IDRON	OPPORTUNITE DU PROJET
14/03/2022	SEMEAC	La variante préférentielle rencontre mon approbation. Elle paraît être rationnelle et équilibrée pour une desserte optimisée Est/ Ouest + stade + plus zones indust & commerciales Ce sera une vraie valeur ajoutée pour l'agglo.
14/03/2022	PARDIES-PIETAT	D'accord pour un échangeur Pau-est.
14/03/2022	PAU	Oui nécessaire pour ceux qui habitent sur le bout de la route de Tarbes
14/03/2022	GARLIN	Très intéressant pour moi ,au niveau du travail et mes déplacements sur Narbonne et environ Et diminuera mes coût de péage ..
15/03/2022	PAU	Il me semble que la mise en place d'un échangeur complémentaire à celui de la sortie 10 est une solution particulièrement intéressante pour la fluidité des transports autour de la zone allant de la cité multimédia au rond-point des combattants d'Afrique du Nord, ainsi que sur les allées menant du rond-point François Mitterrand au centre ville de Pau . Je fais chaque jour le trajet Pau-Sauvagnon, et l'entrée de l'échangeur de la sortie 10 est régulièrement bouché, ce qui a pour effet de prolonger les encombrements.
15/03/2022	SENDETS	Je suis contre la fermeture du cami salié entre Sendets et Pau sans solution de remplacement.
15/03/2022	LALOUBERE	Favorable à un échangeur morlaas pour désengorger celui de Pau centre et mieux répartir des flux routiers aux abords de Pau
15/03/2022	LESCAR	Cela permettra de désengorger la sortie d'autoroute de Pau ainsi que la rocade qui mène vers le centre Total Jean Feger.
15/03/2022	SENDETS	Pas favorable pour le projet d'échangeur autoroutier !
15/03/2022	SENDETS	Pas favorable pour le projet d'échangeur autoroutier ! Détour obligatoire de 20 minutes avec ce projet !!
15/03/2022	SENDETS	Pas favorable pour le projet d'échangeur autoroutier !
15/03/2022	SENDETS	Avis non favorable pour ce projet !
15/03/2022	SAUVAGNON	Avis favorable au projet
15/03/2022	SERRES-CASTET	Bonne

15/03/2022	TARBES	Tout ce qui va dans le sens de l'amélioration des voies de communication entre Tarbes et Pau est bon pour l'économie locale et son développement. Tout ce qui permet de fluidifier la circulation est également positif. Je suis donc favorable à cet investissement qui devrait décongestionner l'arrivée sur Pau par l'autoroute, particulièrement aux heures de pointe.
15/03/2022	ANDOINS	Je suis totalement outré par le passage du cami salie pour les personnes venant de andoins sendets en voie sans issue. Un détour de je ne sais combien de kilomètres, un engorgement encore de plus pour berlanne et idron, qui finiront comme la route du Bordeaux au niveau du domaine de sers C'est anormal de ne pas prévoir un aménagement de cette voie d'accès
15/03/2022	SERRES-CASTET	Favorable pour cet accès.
15/03/2022	PAU	Oui pour !!!! Une vraie avancée pour le territoire en espérant une amélioration très nette de la circulation. Pourquoi ne rendre pas gratuit l'autoroute la périphérie Pau ?
15/03/2022	NOUSTY	Je trouve que ce projet est intéressant que ce soit pour effectivement désengorger la D817 que les rocades autour mais également permettre le développement des zones. Cela permettra aussi de relier l'A65 à l'A64 je pense.
15/03/2022	LAHONCE	Fluidifier le trafic de la rocade Favoriser l'urbanisation
15/03/2022	SENDETS	Je ne comprends que l'agglomération n'ait pas jugé utile de communiquer aux habitants de Sendets l'enquête distribuée dans les boîtes aux lettres de certaines autres communes. Les habitants de Sendets sont tout autant concernés par ce projet et sont fortement impactés. Leur avis n'est donc pas des moindres ! La fermeture prévue du Cami Salié est lourde de conséquences. En effet, de nombreuses personnes du village empruntent quotidiennement cet accès et notamment pour se rendre au travail. Ils devront donc faire un détour (par Idron ou par Berlanne) augmentant ainsi leur temps et leur distance de trajet, fort désagrément au quotidien. Et qui plus est, quand le prix du carburant ne cesse de grimper et que les préoccupations écologiques nous demandent au contraire de moins rouler. Par ailleurs la fermeture de cet accès à Pau est également préjudiciable en cas d'urgence: hôpital, ambulance, pompier... Dans certaines situations tout se joue en quelques minutes. Pourquoi fermer un accès direct à Pau? Habitante de Sendets, je suis contre! Et je ne veux pas que mon quotidien soit perturbé si lourdement (choix de vie, côté pratique, financièrement) à cause de cet échangeur!
15/03/2022	BORDES	C'est un excellent projet à réaliser.
15/03/2022	BIZANOS	Je suis pour l'échangeur situé à cet endroit
15/03/2022	LANNECAUBE	Opportunités du projet
15/03/2022	URT	C'est une très bonne idée je fais pas mal de route et cette portion de route est très contraignante cela devrait faire gagner du temps, certainement fluidifier un peu le trafic niveau échangeur de Pau aux heures de pointes et le trafic sur la route de Morlaas également.
15/03/2022	PAU	Ce projet n'est pas la solution au problème du trafic au nord et est de Pau : toutes les études démontrent que la création d'un nouvel axe routier entraîne une hausse du trafic alentour, ce qui annule le faible bénéfice de sa création en quelques années. Il est à craindre que cet échangeur agisse comme un accélérateur de l'étalement urbain au nord et est de l'agglomération. De plus, ce projet va artificialiser et bitumer des zones naturelles déjà fragilisées. L'enjeu de préservation de la nature et de la recherche de neutralité carbone est bien foulé par ce projet. Alors que les nombreuses COP mettent en avant le besoin de sobriété, les élus font la course à qui aura son échangeur au détriment des impacts sociaux et environnementaux. Est-ce sérieux d'envisager un rond-point surdimensionné avec tunnel ou viaduc alors que la tendance de l'aménagement urbain est à l'apaisement et l'encouragement des modes de déplacement moins

		polluants (bus, marche, vélo) ? Il est aussi curieux que ce projet se concrétise juste au moment de l'installation de certaines entreprises, s'agit-il d'un marchandage avec l'argent public ?
16/03/2022	TARNOS	Projets opportuns
16/03/2022	OSSAGES	Bonjour,Çà ne sert à rien de faire un autre échangeur. C'est l'axe BIZANOS - SERRES CASTET qu'il faut désengorger.Donc il faut une route sur 3 voies BIZANOS vers le rond-point François Mitterand (accès autoroute) avec surtout un pont qui enjambe le rond-point François Mitterand. Cette fausse rocade à 2 voies ne sert strictement à rien, en plus en ayant mis une limitation de vitesse à 70 Km/h c'est absurde et complètement débile. Tous les matins et soirs la direction BIZANOS - SERRES CASTET est archi encombrée. Il n'y a rien de plus pénible quand on fait ce trajet tous les jours.
16/03/2022	SERRES-MORLAAS	Etant un utilisateur quotidien de la rue du Cami Salié pour emmener les enfants à l'école à Pau, la transformation de cette rue en "impasse débouchante" m'oblige à faire un détours important. Je suis contre cette transformation. Une limitation de gabarits me semble suffisante pour préserver la quiétude des riverains.
16/03/2022	SENDETS	Ce choix me convient
16/03/2022	HAGETMAU	Je pense que cela permettra de fluidifié le trafic sur le secteur de Pau car au heure de pointe on pert pasMal de temps
16/03/2022	DAX	Tout à fait d'accord et favorable à la variante préférentielle de ce projet, qui permettra une meilleure desserte de l'est de l'agglo paloise et décongestionnera la sortie Pau centre et le Bd du Cami Salié !!
16/03/2022	SENDETS	La variante sud passe entre deux lotissements dédié à l'accueil des gens du voyage et non pas un lotissement, dans cette implémentation comment est pris en compte les risques social de la mise en œuvre du projet (nuisances de chantier pour les habitants) et les risques lors de la mise en fonctionnement (présence de piétons et mouvements d'accès au jardin partagé plus présente que dans la variante nord). La variante nord génèrera moins de nuisance aux résidents et expose moins les individus aux risques routier/risques de la construction. Je suis plus en faveur de la variante nord.La variante nord crée des voies de circulation alors que la variante sud, change un chemin en une impasse, le trafic absorbé par le chemin du cami salié va se reporter sur la RD817 en amont du giratoire Lémire, là où l'activité résidentielle est plus forte, je préfère circuler en campagne où je réduit les risques routier que de passer dans des zone résidentielle pour mes trajets, je ne comprends pas l'intérêt de la conversion du Chemin Cami Salié Est en impasse.Entre la variante Sud et Nord, qu'elle est la solution la plus économique et la plus rapide à mettre en oeuvre? la variante sud présente un tracé plus long et la création d'un rond point. Si on prends l'impact social résidentiel, le cout du projet et le temps de mise en oeuvre, je suis d'avis de valider la variante nord
16/03/2022	NON IDENTIFIEE	Très bon projet
16/03/2022	ARTIGUELOUTAN	Il y a plusieurs raisons qui font que l'endroit de l'échangeur n'a pas de sens : - je travaille dans la zone de total et le matin le rond point à côté de la future zone de l'échangeur est déjà assez chargé, de même que la nationale venant de Morlaas. Cette nouvelle ouverture va les encombrer encore plus et générer des files de voitures encore plus importantes. Est ce vraiment le résultat souhaité? - mon père habite au cami salié et travail dans une zone pas loin de total. La fermeture du cami salié vers Pau va l'obliger, lui, ainsi que les autres habitants du cami salié et des lotissements y étant adjoint, à faire le grand tour par Idron pour un trajet qui ne lui prenait que quelques minutes au départ. Aussi, fermé cet accès va obliger tous les automobilistes qui passent pas là le matin à se rabattre sur la rocade ou sur l'avenue du Béarn qui a été dotée de ralentisseurs pour faire ralentir les automobilistes mais aussi pour les dissuader car il y a beaucoup de maison qui donnent sur l'avenue. - il est prévu entre deux zones d'habitations de gens du

		voyage, sachant qu'il y en a trois autres à une distance non négligeable. Qui dit entrée d'autoroute dit également parking de covoiturage. Hors dans cette zone soit les gens qui la connaissent ne laisseront jamais leur voiture, soit les personnes qui ne la connaissent pas laisseront leur bien avec, sans aucun doute de ma part, des problèmes de sécurité pour leurs biens. Il n'y a pas de réelle utilité à cet échangeur et beaucoup de contre indications par contre.
16/03/2022	SENDETS	Le Cami Salie est une route fortement utilisé par les habitants de l'agglomération de Pau est pour rejoindre les lieux de travail. Passer ce chemin en voie sans issue engorgerait énormément l'avenue du Béarn (plus résidentielle) ainsi que le croisement de la route de Tarbes, déjà très encombré aux heures de pointe.
16/03/2022	BUROS	Très nécessaire pour qui habite et/ou travaille dans le secteur. Une fluidité de la circulation sur la rocade pourra en être un bénéfice immédiat! Dommage qu'il faille attendre encore 5 ans!
16/03/2022	OUEILLOUX	Très favorable à cet échangeur. Je pense que ce projet faciliterait la vie de beaucoup de gens qui comme nous se retrouvent systématiquement dans les bouchons, perdent un temps précieux et gaspillent leur essence. Merci de ce projet, on l'attend avec impatience !
16/03/2022	PAU	Madame, Monsieur,Travaillant à Pau (TotalEnergies - avenue Larribau) mais habitant à Anglet, je subis journalièrement la congestion de l'Avenue de l'Europe pour accéder à l'échangeur 10 et ainsi rentrer chez moi à la sortie du bureau. En moyenne, je passe 12 min dans le bouchon ce qui non seulement affecte mon temps de trajet mais aussi contribue à l'augmentation de la pollution. Pour cela, je pense que la création d'un échangeur au niveau de la commune de Morlaàs serait non seulement bienvenue mais serait aussi un moyen (même si petit) de limiter la pollution dans l'agglomération Paloise. Je crois savoir que le projet est 'dans les tubes' depuis de longues années, il est maintenant temps de passer à l'action!!!!
16/03/2022	PAU	Avis favorable pour tout ce qui peut contribuer à faciliter les déplacements et le développement économique du secteur.
16/03/2022	PAU	Mesdames, messieurs ;Je viens de prendre connaissance du projet portant sur la création de l'échangeur A64-Pau-Morlaàs.Ce projet sécuritaire appelle de ma part les remarques suivantes ; 1. la définition d'échangeur m'étonne alors que je croyais que depuis quelques années sauf erreur de ma part ce type d'échanges entre autoroutes, RN, RD, et autres voies avait pour définition diffuseur.....soit, 2. pourquoi ce diffuseur n'a pas été construit dès les accords de signature de l'A64. En effet c'est très surprenant et unique sur le réseau autoroutier concédé national de voir trois diffuseurs pour une agglomération de moyenne importance tel que Pau. 3. concernant le volet de principe et technique de cette opération, je l'approuve totalement, à un bémol près à savoir la conservation du diffuseur Pau Centre (soit 4 diffuseurs et un échangeur sur 20 kms d'autoroute entre Soumoulou et échangeur A64/A65) qui pourrait être abandonné au profit de l'axe RD222 venant de Buros à prendre en charge par le département qui serait bien inspiré dans le cadre des aménagements d'accompagnement autoroutiers de réfléchir sur l'aménagement de la rocade Nord qui ne devrait plus avoir, quand on voit les multiples accès et passages à niveau, le titre de rocade mais plutôt d'allée charretière. 4. L'aménagement d'une trémie au droit du giratoire RD943/rocade est une excellente initiative si toutefois les voies de la rocade sont projetées en 2x2 voies pour une réflexion plus aboutie du doublement de la rocade Nord (cf & ci dessus) 5. concernant le volet financier de l'opération, je désapprouve totalement le mode prévu. En effet s'agissant d'un ouvrage géré par une société privée percevant des péages de la part des usagers qui ont fait le choix d'emprunter l'A64 , cette société doit couvrir l'ensemble du financement de cette investissement. Ce système de financement s'apparente à un détournement de fond publics au profit d'une société privée sur le dos des contribuables français

		qu'ils empruntent au non l'A64. Donc en conclusion de ce chapitre pour les usagers qui empruntent ce réseau une triple peine de paiement s'applique (péage, impôts départementaux, impôts intercommunaux).Souhaitant avoir été assez clair je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ma contribution.
16/03/2022	AMOU	bonne idee ça va degorger la rocade et permettre d aller aux zones commerciales et artisanales
16/03/2022	SENDETS	Je suis opposé à la fermeture du cami salie.Je déplore l absence d aménagement pour les déplacements en vélo . Comment les gens du voyages vont accéder à leurs terrains? Les nuisances sonores sont'elles prisent en compte pour les populations vivant en camp dans cette zone.Les responsables et décisionnaires du projet doivent s engager sur leurs responsabilités en cas d accident grave futures survenants sur ces nouveaux aménagements. En cas d absence de reconnaissance de responsabilité, le projet ne doit pas voir le jour
16/03/2022	SENDETS	Je suis contre la voie sans issue pour le Cami Salie, réserver l'accès aux habitants de Sendets. Merci.
16/03/2022	PAU	Participant à Pau à la 2ième et dernière réunion publique, j'ai surtout pu entendre Vinci vendre sa camelote, alors que la question de fond, que l'on doit se poser, les élus en tête, concerne l'intérêt général de ce projet. Aucune leçon tirée du changement climatique et l'augmentation des coûts de l'énergie, et leurs conséquences. Ce projet a au moins 20 ans de retard. Pour résumer la situation : LA MAISON BRÛLE, MAIS ON VEUT CONSTRUIRE UNE PISCINE.
17/03/2022	TARBES	Cette sortie me serait très utile
17/03/2022	CAZERES	A t-on Encore besoin de péage. Avec Encore des frais supplémentaires pour les usagers journaliers. Tout augmente et vous en rajouter encore. La facture s'allonge tous les jours!!! A moins que vous donniez la gratuité pour tous ???
17/03/2022	IDRON	Excellente idée, très pratique...a réaliser parfaitement pour permettre une grande fonctionnalité.Qu'en est-il de la gratuité du tronçon Nousty - Lescar ? Cela permettrait de désengorger ce secteur matin et soir en incitant les véhicules à emprunterl'autoroute.
17/03/2022	ARTAGNAN	L'ouverture de cet échangeur me semble tout à pertinent. Résidant dans les Hautes-Pyrénées, nous nous rendons souvent dans les Pyrénées Atlantiques, Pau mais aussi Morlaas Idron etc. Cela nous permettrait de ne prendre l' autoroute sur l'ensemble du trajet, trajet plus sécurisé et sécurisant que par les routes départementales comme actuellement .Et je pense que nous sommes nombreux dans ce cas.
17/03/2022	NAVAILLES-ANGOS	Excellent projet qui nous permet d' accéder facilement à la zone Nord - est de Pau et notamment les stades du Hameau et Noust Campo.Il permettra de désengorger la nationale entre Pau et Tarbes dans la zone Soumoulou -Pau
18/03/2022	MORLAAS	Je suis pour j'habite à Morlaas et je passe au dessus de l' autoroute lorsque je veux m'y rendre je gagnerai plus de temps le matin surtout aux heures de pointes
18/03/2022	BUROS	Faire 6 variantes montre bien qu'il est difficile aujourd'hui de trouver des solutions pour les véhicules dans des zones déjà occupées (habitations, entreprises).Si l'on veut désengorger la rocade grâce à un accès à l'A64, il faut connecter la rocade directement au nouvel échangeur. Ce n'est pas en passant par une allée et un chemin que cela sera efficace (variante 3 / variante sud). Depuis la rocade, il faut aménager la route de l'Oussère pour atteindre le rond-point prévu sur le Cami-Salié.La variante 2 (variante nord) fait déboucher les usagers de l'A64 au (petit) rond-point d'une zone industrielle, sur la D943 vers Morlaàs. Cette route est déjà saturée matin et soir. Ce n'est pas une solution viable.Si l'on veut utiliser un peu plus l'A64 pour passer d'est en ouest, ce n'est pas en « facilitant » la circulation sur la rocade au carrefour Nobel ! Un auto-pont génère du bruit, de la pollution et des accidents. Côté ouest du rond-point, on arrive près de l'entrée de la zone industrielle, d'où risque de bouchons et d'accidents. Cet auto-pont, situé près

		d'une entreprise sensible (Total), me semble donc incohérent et dangereux. Il nécessite aussi que la rocade à cet endroit soit élargie, entre Total côté sud et les entreprises côté nord de la rocade. C'est déjà très étroit. L'idée de l'auto-pont est à abandonner. Utiliser l'autoroute pour soulager la rocade, c'est une solution simple, mais attention aux files d'attente sur l'autoroute pour les usagers voulant sortir de l'A64 aux heures de pointe (exemple des rocades de Toulouse et Bordeaux).
18/03/2022	SENDETS	Le projet d'installer un échangeur date du temps de la création de cet autoroute et n'a jamais été réalisé par la volonté du maire en place. Vous allez, sur le projet n°3, développer un accroissement de passage de voitures juste devant les maisons des gens du voyage ! et il y a déjà des rétrécisseurs de voies + coussins berlinois qui n'autorisent qu'une seule voiture à la fois ! Riveraine du Cami Salié, nous sommes sur une VOIE COMMUNALE qui n'a pas vocation à absorber déjà tout le trafic actuel (plus de 1600 voitures/jour) avec toutes les nuisances que cela implique (dégradation de la chaussée, vitesse malgré des d'ânes, pollution décuplée, danger pour les piétons, etc...). Ce projet doit absolument protéger cette voie communale, leurs riverains et garantir un retour à un flot de voitures cohérent ! Dès l'amorce des discussions sur ce projet et ce avant 2020, la communauté d'agglomération s'était déjà engagée par écrit auprès de notre ancien maire en positionnant la partie EST du Cami Salié en "Impasse débouchante", c'est à dire en voie sans issue sauf vélos et piétons. Ainsi, le trafic actuel serait réduit et placerait cette voie en voie verte. Les paroles s'envolent mais les ECRITS restent ! Il serait préjudiciable à votre crédibilité de revenir en arrière !!
18/03/2022	SENDETS	Ce projet a besoin d'inclure un accès au nord de l'autoroute, là où il n'y a que des champs et en parallèle au Cami Salié, afin de réorienter les trop nombreux véhicules passant sur la voie communale du Cami Salié à Sendets (avec tous les problèmes de nuisances et sécurité actuels pour les riverains) ---> le flot de voitures devrait être aiguillé là et déboucherait au niveau de la nouvelle bretelle Nord de l'autoroute. Une participation active de tous les intervenants à ce projet doit IMPERATIVEMENT inclure cette proposition afin de permettre aux riverains de toujours accéder à Pau et de retrouver le calme !!! Je suis riverain. La gratuité du tronçon "Soumoulou - Pau" serait plus que la bienvenue ! Ce serait TRES justifié !!! D'autres départements (exemple : tronçon Aire sur l'Adour) le font !! et ici ce ne serait pas possible ? Pourquoi ?
19/03/2022	SENDETS	Il faut laisser un accès aux habitants de Sendets, à l'échangeur, via le cam salie., tel qu'actuel
19/03/2022	SENDETS	Plus de transport public = moins de voiture = moins d'embouteillage. Il faut s'efforcer à regarder un peu plus loin que des (fausses) solutions à courte durée. Projet ridicule.
19/03/2022	PAU	Bonjour, Merci aux lecteurs de prendre note des contributions. Tout d'abord, je regrette l'absence d'étude urbaine globale conduite par les collectivités territoriales qui aurait permis d'éclairer les enjeux d'urbanisme dans un sens plus global et plus collé encore aux réalités écologiques et humaines de ce secteur Nord Est de l'Agglo de Pau. De plus, je regrette l'absence d'approche globale des déplacements : pas d'aire de covoiturage, c'est une blague ou un oubli ou ai je mal lu ? on ne comprend pas l'intérêt de la "voie verte" sur le secteur EST du Cami Salié, du Variant Sud : continuité cyclable envisagée vers l'Ouest? vers Idron ? dans quel réseau cohérent cela s'inscrit t'il ? quelle desserte sécurisée en déplacements actifs de la zone Europa, du CSTJF? greenwashing? articulation avec la desserte Bus et Chronobus de demain ? un parking relais quasi vide à quelques km de là (Noust Camp) qui ne risque pas de se remplir davantage avec cet équipement autoroutier.... Ce nouvel échangeur : maintenant? A quoi bon? Pourquoi les collectivités locales n'osent pas réinterroger les objectifs du SCOT et

		agir ainsi de manière plus cohérente avec les projets de revitalisation du coeur urbain des villes de la CDA (Pau, Billère, Mazères Lezons...)? Le Variant Sud me semble particulièrement impactant négativement pour les locataires de Pau Béarn Habitat habitant sur le cami salié à proximité, du fait du trafic généré sur le cami salié. Cohérent avec la santé environnementale?En outre, quelle est la prise en compte réelle des politiques climatiques et agricoles de la CDA, alors que le variant Sud va stimuler encore plus l'artificialisation de ce secteur d'agglomération? Je ne vois pas la cohérence.Enfin, même si je ne suis pas convaincu de la nécessité au fond de cet équipement, je ne trouve d'intérêt que dans le Variant Nord, qui a le mérite d'offrir une solution au nord Béarn, et à la zone de Berlanne . Cela pourrait décongestionner peut-être un peu l'avenue Nobel, bien que ce Variant comme le Variant Sud n'accentue pas encore l'étalement urbain déploré plus haut. N'était ce pas le sens original d'avoir un échangeur pour la zone Morlaas-Berlanne? Bref, cela reste malgré tout anachronique comme projet.cordialement
19/03/2022	BUROS	Bonjour,Afin de limiter les nuisances sonores, l'impact sur l'environnement et les risques d'accidents, est-il envisagé de réduire la vitesse (à 90kmh) sur le tronçon entre la sortie Lescar et la future sortie Morlaas ? A la manière de ce qui est déjà largement réalisé sur les rocade ou périphériques d'autres villes.Pour une "perte" de seulement 2 minutes sur les 10kms entre ces 2 sorties, la consommation des véhicules sera réduite, le niveau sonore réduit de 3 à 5 db (impact équivalent à réduire le trafic de moitié) et l'accidentogénie réduite.Le temps de parcours moyen pour les actuels usagers quotidiens de la rocade sera de toute façon nettement inférieur au temps actuel.
19/03/2022	IDRON	La réalisation de ce projet est primordiale pour l'agglomération paloise.La construction de cet échangeur doit permettre la gratuité entre les péages d'Idron et Lescar pour fluidifier la rocade nord saturée aux heures de pointe.
20/03/2022	MORLAAS	En espérant que la variante Nord soit réellement abandonné. Quelle idée d'utiliser le rond point de Berlanne complètement embouteillé dans les 3 sens depuis déjà plus de 10 ans et à proximité de nombreux quartiers d'habitations...
20/03/2022	LESCAR	La variante avec la sortie vers le sud me semble plus cohérente et le trafic serait plus fluide.Le point le plus important me semble-t-il est de fluidifier le trafic de la rocade aux heures de pointe. Pour cela il semble important de programmer la gratuité du tronçon Lescar Soumoulou. Les collectivités locales et territoriales participant activement au financement et ayant participé au financement de l'A64. Il serait juste de donner un retour positif aux citoyens ayant participer indirectement à ces financement !
20/03/2022	SENDETS	Je suis favorable à la fermeture du cami salié.Habitante du chemin, il y a trop de passage sur cette rue et notamment des conducteurs qu'ils ne respectent pas la limitation de vitesse. En laissant ouverte la rue, ils y auraient plus de conducteurs qui passeraient et les riverains de la rue ne pourraient pas rouler correctement il en est de même des agriculteurs qui travaillent leur terre.
20/03/2022	PAU	Ce projet est un non sens au vu des enjeux à venir, qui exigent de changer notre mobilité. Les 25 millions d'euros investis dans le "tout camion, tout voiture" nuisent directement à la qualité de vie des habitants de l'agglomération, en encourageant encore et toujours ce mode de transport dont les problèmes sont connus: * impact sur le changement climatique, alors que l'urgence est criante et que ce sont les générations qui naissent en ce moment qui souffriront durement de notre refus de prendre ce problème avec le sérieux qu'il mérite. Quel avenir leur préparons nous avec ce bel échangeur, eux qui auront sûrement des préoccupations toute autre que celle d'avoir une bretelle d'autoroute à deux pas. Ce projet ne répond pas au défi de retrouver la proximité.* Pollution, et donc problèmes sérieux de santé publique * Problèmes de sédentarité liée à la mobilité

		<p>motorisée, et donc problème grave de santé publique qui s'ajoute à celui de la pollution.* Manque d'autonomie des plus jeunes, des plus âgés et des plus précaires, qui n'ont pas le permis ou pas la voiture, ou plus la condition physique pour la conduire* dépendance au pétrole ou sans doute au nucléaire avec la voiture électrique en plein essor. Et donc soumission économique forte aux aléas géopolitiques du pétrole et de l'uranium (et aux risques inacceptables inhérents à la production d'énergie nucléaire).* Étalement urbain, incarné par Amazon installé sur un champs à proximité du futur échangeur. Il est dit de cette entreprise, sûrement à juste titre, que chaque emploi créé dans un de ses hangars hors-sol en détruit 4 en centre ville dans les commerces de proximité. Les paysages de grands hangars à proximité d'échangeurs sont il bien ceux que nous souhaitons favoriser et développer dans notre territoire? Des alternatives plus humaines, et tout simplement plus belles ont-elles été considérées sérieusement?* Problèmes d'insécurité routière* Gabegie d'espace qui pourrait être utilisé à d'autre choses qu'à du bitume.* Gabegie d'énergie, car pour déplacer une personne on met en mouvement plus de 1,5tonnel'asservissement des instances publiques à ces moyens de transport nocifs et peu porteur d'avenir me désespère. Je ne comprends pas qu'on continue en 2022 à concevoir et réaliser des projets qui favorisent directement une mobilité nuisible au climat, alors que les rapports du GIEC sont sans cesse de plus en plus alarmants, et que les accords de Paris ont été signés en 2015. Pour moi ce projet ignore les rapports et s'assoit sur les engagements de 2015. L'argent des contribuables serait bien mieux dépensé dans les infrastructures cyclables dignes de ce nom (à ce sujet, Morlaas est très mal connecté à Pau et mérite une liaison cyclable), dans les transports en communs ou dans un service ferroviaire (depuis combien de temps attend-on la réouverture de la Pau-Canfranc?). Je ne choisirai bien sûr pas entre les 3 options d'échangeurs, qui sont trois déclinaisons d'un très mauvais scénario, et j'invite à annuler ce projet pour pouvoir en penser d'autres, avec une vision plus élargie du bien commun que nous voulons préserver, du visage que nous voulons donner à notre territoire, et des enjeux d'avenir auxquels nous souhaitons répondre.</p>
21/03/2022	LEE	<p>Il est urgent devant la saturation routière que l'on constate au quatre coins de l'agglomération Paloise de réaliser un échangeur Est.On nous parle d'écologie, et le frein permanent causé par cette saturation avec des ronds points, des chicanes et des gendarmes couchés pour résumer un périphérique mal réalisé favorise la surconsommation de nos véhicules. Il est urgentissime de se pencher sur la réalisation.Hors sujet: le passage à niveau au sud de Pau et son rond point route de Gan, Laroin, Jurançon mériterait une étude afin de débloquent le nœud permanent aux heures de pointe.</p>
21/03/2022	SENDETS	<p>C'est le devenir du Cami-Salié qui représente la plus grosse contrainte pour les habitants de Sendets. Comment imaginer que pour rejoindre la zone Pau Nord ou tout simplement la zone commerciale de Berlanne, il nous faudrait faire un long détour par la route de Soumoulou ou bien par la côte de Morlaas ? Il y a quelques années, nous disposions de deux voies d'accès. Le chemin Mariouline pour se rendre vers la zone Auchan et le Cami-Salié pour la zone Pau Nord. Sous un fallacieux prétexte sécuritaire, la municipalité de Sendets a décidé d'interdire le chemin Mariouline. Supprimer la dernière liaison directe revient à enclaver toute la zone Nord de Sendets en obligeant ses habitants à un détour significatif journalier pour les usagers. Il faut absolument trouver un moyen de conserver une liaison vers Pau Nord. Le Cami-Salié peut tout à fait rester utilisable en limitant le gabarit pour éviter que les camions utilisant l'échangeur ne soient tentés d'y passer. Une autre solution permettant de préserver la tranquillité des riverains du Cami Salié, serait de réhabiliter (en l'élargissant) le chemin Mariouline.</p>

21/03/2022	PAU	Bonjour, n'étant pas béarnais d'origine, je suis toujours toujours étonné de voir à quel point cette région n'a aucune préoccupation de son patrimoine naturel et architectural. En centre ville les immeubles historiques sont détruits ou juste laissés à l'abandon dans des rues grises et ternes, et en banlieue une inexorable chape de béton et de bitume recouvre tout îlot de verdure. N'avez-vous vraiment d'autre vision de votre cadre de vie que d'y amener toujours plus de camions, voitures, et autres producteurs de bruits et gaz d'échappement ? Je ne mentionne pas les questions d'écologie car je suppose que vous les connaissez bien et avez décidé depuis longtemps de les ignorer.
21/03/2022	FABREGUES	absolument indispensable raccourcir les delais de realisation
21/03/2022	PAU	Encore un grand projet inutile qui favorise la circulation automobile et camions! Combien de terres sacrifiées encore au bitume? On a changé d'époque, quand les élus le prendront ils en compte? Qui roulera encore sur ces autoroutes avec l'augmentation du prix des carburants. 25 millions d'euros pour continuer à contribuer au réchauffement climatique? Non, non et non. Des pistes cyclables dignes de ce nom et un maillage de petits bus pour desservir l'agglomération, voilà ce qu'il nous faut. Arrêtez le déni, prenez en compte les rapports du GIEC et agissez. Avec courage.
21/03/2022	BILLERE	Quelles prises en compte des habitants résidant dans les lotissements (Merisiers/Clos des Lys) situés à proximité de l'échangeur autoroutier tant au niveau des nuisances sonores que de la sécurité des personnes ?Les Gens du Voyage stationnant à l'année sur les terrains familiaux ou en errance à proximité des zones de travaux seront-ils impactés par le développement de ce nouvel équipement et quelles solutions sont envisagées afin de prendre en compte cette population qui réside sur ce territoire ?Cordialement.Arnault GIMENEZ
21/03/2022	PAU	Projet anachronique étant donné les enjeux en matière de développement durable. Les 25 millions d'euros pour encourager la circulation des camions seraient les bienvenus dans les aides à la mobilité (notamment douce ou collective) des habitants de Morlaas.Pollution, consommation d'espaces, et non réponse aux plus précaires qui ne disposent pas d'un véhicule ou n'ont pas les moyens de faire le plein d'essence, bref, on se demande juste qui a pu imaginer un tel projet.En contradiction totale avec les engagements de la France pour la lutte contre le changement climatique.
21/03/2022	OUSSE	Mesdames, Messieurs, Bonjour,Gérant d'un camping à Ousse sur la D817, je prends connaissance du projet et regrette de ne pas m'être rendu aux réunions.Je me pose plusieurs questions sur l'impact que cet échangeur pourrai avoir sur l'itinéraire de mes clients en période estivale essentiellement, lors de leurs arrivées, sur une tranche horaire de 17h à 20h principalement et cela quotidiennement en été. En effet jusqu'à présent je conseille aux clients qui ont réservé chez moi (en camping car, caravanes,...) et qui passent par l'A64, (que ce soit dans le sens Toulouse-Bayonne ou Bayonne-Toulouse), de prendre la sortie 11 à Soumoulou, pour venir par D817 et éviter la circulation nord Est de la rocade. Plusieurs questions se posent alors, et je souhaite apporter une contribution. Sans compétences dans la gestion de trafic routier, je sollicite si c'est possible, un rendez-vous afin d'appréhender au mieux ce projet et son impact qui me parait positif dans son ensemble.Recevez Mesdames Messieurs mes sincères salutations.Cordialement.Bello Denis.
21/03/2022	IDRON	Résident à Idron, utilisateur de l'A64 ,j'emprunte l'entrée et sortie N°10 pour accéder à l'autoroute dont le coût de péage est de plus en plus élevé. La création d'un nouvel échangeur à quelques kilomètres de celui de Pau Centre créera une nouvelle imperméabilisation des sols , augmentera l'inondabilité de la zone , impactera les terres agricoles dont la richesse est à préserver et n'offrira aucune assurance de "gratuité " de tarif sur les distances Lescar - Pau Centre et ce

		nouvel échangeur ou Soumoulou et ce nouvel échangeur. Quid du devenir de la route du Cami Salié?
21/03/2022	SAINT-ARMOU	Il est urgent de penser la mobilité autrement, la mise en place de piste cyclable, de prêt de vélos électriques par les communes pour relier le centre de Pau. Si on prépare des territoires résilients et autonome, ce n'est pas d'un échangeur et de béton dont on a besoin, mais de maraichers, d'éleveur et de lieux de convivialité ! Ce projet d'échangeur (quelque que soit l'option) va à l'encontre de toutes les résolutions qu'il faut prendre pour relocaliser notre économie et baisser notre empreinte carbone !!!
21/03/2022	PAU	Ce projet est inutile et anachronique. Inutile car l'échangeur de Pau nord est à moins de 5km. Anachronique, car notre dépendance au pétrole nous est douloureusement rappelée par la guerre en Ukraine. Dépenser des millions d'euros en 2022 pour artificialiser encore plus la nature ne semble pas une bonne idée. Il vaudrait mieux utiliser cet argent pour créer des liaisons cyclables, pour relier Pau et Morlaàs par exemple, itinéraire très dangereux aujourd'hui pour les mobilités actives.
21/03/2022	OUILLOU	Le projet me paraît coûteux et très important alors qu'il existe deux sorties très proches et que le contexte actuel nous démontre que l'argent public mériterait d'être investi dans des aménagements de déplacement doux et durables (accès à Pau en bus, mise en place d'un réseau de pistes cyclables efficace dans Pau et autour de Pau) afin de pouvoir vraiment envisager ce mode de déplacement de manière quotidienne et fréquente. Actuellement je souhaite me déplacer en bus et à vélo mais c'est très compliqué et pas assez développé pour que je puisse le faire à titre individuel et avec mes enfants. En revanche j'ai bien assez de sorties d'autoroute quand je me déplace. Il me semble que les priorités pour l'avenir doivent être révisées et l'argent public être investi dans un modèle durable... ce qui n'est pas le cas des investissements actuels dont celui là...
21/03/2022	IDRON	CE développement routier ne contient qu'une faible part de développement alternatif aux véhicules routiers. Dans la situation actuelle (réchauffement climatique, hausse notable du prix des carburants), il est anachronique de ne prévoir aucun aménagement cyclable autre que la mise en voie cyclable du chemin du Cami Salié, voie qui si le giratoire est remplacé par une connexion directe au Cami Salié OUEST restera communale comme actuellement avec peu de circulation. L'objectif de l'étude est de réduire notamment la circulation sur la rocade et notamment de fluidifier le giratoire Nobel. Pour cela, je recommande les 2 actions suivantes: - la création d'un pont (double sens) réservé aux vélos/piétons pour passer au dessus du giratoire Nobel permettant une vraie continuité de circulation sur l'avenue Alfred Nobel de part et d'autre du giratoire avec la mise en place d'une voie (double sens) réservé aux vélos/piétons en continuité du pont sur l'avenue Alfred Nobel. Cette voie double sens est dédiée, si elle est continue vers le Nord, deviendra une voie sécurisée permettant un fort développement de l'usage du vélo dans l'agglomération paloise. - la création d'un pont (double sens) réservé aux vélos/piétons pour passer au dessus de la rocade au droit du passage de la rivière de l'oussère permettant de raccorder le chemin "Pont long" au chemin de la Lande et créant ainsi un accès sécurisé pour les habitants dans l'agglomération paloise de l'est vers la zone d'activité de Pau Nord Est. L'agglomération paloise est ceinturée par la rocade. N'est il pas nécessaire de prévoir maintenant que la solution routière arrive dans une impasse une alternative réelle à la voiture?

21/03/2022	LONS	<p>PROJET D'ÉCHANGEUR AUTOROUTIER DE PAU-MORLAÀS (A64) ET AMENAGEMENTS URBAINS CONNEXES Dossier de concertation publique - contribution de Pierre Biscay - Lons</p> <p>Le dossier de concertation publique est présenté dans l'éditorial du préfet du département. 1-1 Edito d'Eric Spitz, Préfet des Pyrénées Atlantiques • Offrir un accès direct depuis et vers l'autoroute aux habitants et aux entreprises de l'est de l'agglomération et participer ainsi à l'attractivité d'importants pôles d'emplois du Béarn • Mieux répartir le trafic sur l'ensemble de l'agglomération permettant ainsi de fluidifier et de sécuriser la circulation routière • Reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit qui participe à la saturation de la rocade paloise aux heures de pointe 1-2</p> <p>Commentaire A l'heure de la transition énergétique, on ne peut que souligner l'absence de la référence à l'accord de Paris par le représentant de l'État, accord qui engage notre pays : L'objectif à long terme de l'accord de Paris en matière de température est de maintenir l'augmentation de la température moyenne de la planète bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de préférence de limiter l'augmentation à 1,5 °C, Réf. Accord de Paris sur le climat — Wikipédia (wikipedia.org)</p> <p>https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_de_Paris_sur_le_climat</p> <p>Dans son rapport : THE SHIFT PROJECT Climat, crises : le plan de transformation de l'économie française (PTEF). Ed. Odile Jacob, le shift project propose tout un ensemble de solutions visant à atteindre cet objectif qui passe pour la France par l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Nous allons examiner ce projet à la lumière de ce rapport qui représente le plan raisonnable pour répondre à l'objectif de décarbonation du pays à l'horizon 2050. Les éléments du dossier de concertation apparaissent dans les paragraphes notés x-1 et les réponses du shift project dans les paragraphes x-2</p> <p>2-1 Les études préliminaires : le temps de maturation du projet Dès les années 2010, plusieurs études ont été engagées pour préciser le besoin et fixer les grands enjeux du projet pour le territoire. Pour répondre à cette attente et en appui des études de faisabilité, l'État a validé le principe de la création d'un nouvel échangeur autoroutier à l'est de Pau et a demandé à VINCI Autoroutes d'engager ce projet d'initiative locale, soutenu par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn.</p> <p>2-2 Recommandation du shift project (PTEF, p. 219) : • Procéder à un moratoire sur les projets d'infrastructures, pour analyser systématiquement une évaluation ex ante orientée résilience et transition écologique. • La cohérence. Mettre en cohérence politiques et actions avec les objectifs et la vision sobre et résiliente du territoire. 3-1 Un nouvel échangeur à l'Est de Pau : pour quoi ? pour qui ? 1/ Améliorer la desserte du territoire nord et est de l'agglomération 2/ Favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs 3/ Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute Pau est un passage obligé pour les nombreux véhicules, dont les poids lourds, circulant sur l'axe nord-sud via l'A65, l'A64 et la RN134 en direction de Saragosse. Aujourd'hui, ils empruntent la rocade en sortant à l'échangeur Pau-Centre et concourent ainsi à la saturation du trafic sur les routes secondaires du nord de l'agglomération</p> <p>3-2 Les objectifs du PTEF du shift project sur le sujet Trois paragraphes du rapport concernent le sujet : le fret, la mobilité quotidienne et la mobilité longue distance. • Pour le fret page 96 on trouve les propositions : o Baisse de 60 % de des tonnes-kilomètres pour les produits agricoles o Baisse de 40 % de la vente de voitures neuves • Page 99 : capitaliser sur la complémentarité existante entre rail et route, en développant des terminaux de connexion inter-modaux. • Page 100 : électrifier le transport routier : tout ce qui roule doit être électrique • Page 108-19 La mobilité quotidienne Aujourd'hui, 65 % des déplacements locaux sont effectués en voiture pour 83 % des distances</p>
------------	------	---

	<p>parcourues. Pour réduire de 85 % la demande en énergie, la voiture n'assurera plus que 35 % des distances parcourues. 3-3 Analyse de l'impact du projet sur le changement climatique En cohérence avec les propositions du PTEF et en prenant en compte les particularités locales du projet, mes commentaires sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le projet d'échangeur est à l'opposé de l'objectif de connexion inter-modale : de nombreuses friches industrielles à proximité de la gare de Pau y répondent. Il y a également 35 ha de friches industrielles dans la zone industrielle de Billères – Lescar – Lons géographiquement proche de l'échangeur existant de Lescar. • Du fait de l'électrification massive du transport, il devient évident que le passage vers Saragosse ne se fera plus par le Somport pour les poids lourds (masse rédhibitoire des batteries). Le point 3 de l'objectif est obsolète. • Mobilité quotidienne / électrification : <ul style="list-style-type: none"> o Les objectifs de l'échangeur (déconcentration de la rocade par exemple) seront donc atteints sans échangeur, grâce à la décarbonation de l'économie. o Phase de transition (coexistence véhicules thermiques / électriques), accès aux quartiers résidentiels des communes situées à l'Est de Pau. Il peut se faire de façon déjà largement optimisée à la fois par l'échangeur actuel Pau Centre et par celui de Soumoulou distant de 13 km. Un échangeur intermédiaire supplémentaire n'apportera donc aucune réduction significative des émissions de CO2 des véhicules thermiques. Il va même contribuer à émettre une quantité significative de GES pour le construire (bitume, béton, métal). Une analyse ACV (sur le cycle de vie) montrera donc un impact négatif du projet. Enfin, il va réduire la capacité de compensation carbone du territoire en artificialisant des terres qui ne stockeront plus de carbone, ce qui va accroître son impact négatif. <p>L'expérience passée a montré que tout nouvel aménagement induit certes des gains de temps à trajet donné mais que ces gains sont utilisés pour accroître les distances parcourues. Le projet va donc à l'encontre de la réduction nécessaire des km parcourus</p> <p>4-1 ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER : une démarche vertueuse en faveur de l'environnement Cette démarche établie par le ministère de la Transition écologique et renforcée par le Grenelle de l'environnement répond à une logique en 3 temps. En priorité, le maître d'ouvrage s'efforce d'éviter les impacts. Si cela n'est pas possible, il cherche à les réduire ou les limiter par des mesures dites de réduction (par exemple : installation de clôtures à maille fine autour du chantier empêchant la petite faune de pénétrer dans les zones en travaux). Enfin, si malgré ces efforts, des impacts résiduels sont constatés, il devra mettre en place des mesures de compensation de ces derniers (par exemple : construction de mares à batraciens)</p> <p>4-2 The shift project avec ses propositions rend inutile cet échangeur, donc évite les impacts sur l'environnement en répondant au mieux à la démarche du ministère de l'environnement.</p> <p>5-1 BIODIVERSITÉ : des habitats naturels à prendre en compte Des inventaires des habitats naturels ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole, présentant différents habitats à enjeux de biodiversité. Parmi ces enjeux, on recense essentiellement la présence de zones humides et un habitat d'intérêt communautaire (les prairies fauchées).</p> <p>5-2 Analyse du shift project sur la biodiversité et les ressources naturelles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constat page 215 : le dérèglement climatique, l'effondrement de la biodiversité et la raréfaction des ressources naturelles constituent des bouleversements dont les effets se font déjà sentir sur tous les territoires français. • Une recommandation page 219 : utiliser les objectifs de résilience et de transition écologique du territoire pour élaborer ou revisiter les documents de planification, Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). • A la lumière de ce constat et de cette recommandation générale, il apparaît évident que les espaces naturels concernés, à vocation agricole, doivent être sanctuarisés (maintien de la biodiversité, maintien de la
--	--

		capacité de production agricole locale, maintien voire accroissement de la capacité de séquestration biologique du carbone)6 CONCLUSION A la lumière des propositions faites pour limiter le réchauffement climatique et répondre à la raréfaction et au renchérissement des ressources fossiles, ce projet d'échangeur paraît infondé, inadapté et dommageable. Il l'est d'autant plus que, pour atteindre la neutralité carbone en 2050, l'effort annuel en la matière doit être de l'ampleur de l'impact du COVID, avec ses effets immédiats sur le trafic routier. Enfin, les événements géopolitiques actuels montrent l'impérieux besoin pour l'Europe d'aller au plus vite vers une indépendance énergétique maximale, ce à quoi ce projet ne contribue pas. L'investissement correspondant devrait donc être au plus vite consacré à des transformations visant à la production d'énergie renouvelables, à la sobriété énergétique et à l'électrification de la société. Pierre Biscay, 10 Avenue des Roses 64140 Lons
21/03/2022	PAU	Non, il y a déjà des échangeurs suffisants! Autoroute pour Bayonne-Biarritz, autoroute pour Bordeaux... Quand arrêterons-nous de sacrifier nos campagnes et de mettre de l'argent dans les autoroutes plutôt que dans la mobilité écologique? Pour desservir Amazon?
21/03/2022	MORLAAS	Bonjour, j'ai pris connaissance du projet de l'échangeur. Les variantes Sud et Nord retenues semblent effectivement plus pertinentes. Une attention particulière doit être apportée au trainement du Chemin Salie sur la variante Sud. En effet quid de l'accès aux activités présentes comme le club canin et son accès véhiculés des membres ? Néanmoins, dans les deux cas, je ne vois pas en quoi les aménagements connexes envisagés vont, à termes, fluidifier le trafic sur le carrefour giratoire Nobel. L'engorgement est majoritairement sur l'axe de la RD943. Le flux provenant du secteur de Morlaàs provoque même des bouchons jusqu'en haut de la côte de Morlaàs le matin. De fait, pour éviter ce secteur, de nombreux usagers passent par Sendets. Or, vous proposez la création d'un passage dénivelé sur l'axe de la rocade pour franchir le giratoire "Nobel". En quoi cette solution désengorgera l'axe Morlaàs - Centre Pau le matin et Pau-Morlaàs le soir ? Cordialement
21/03/2022	PAU	La création d'un nouvel échangeur est contraire à l'urgence d'un changement indispensable de modèle de société centré sur la protection de notre environnement et la justice sociale.
21/03/2022	ANDOINS	Je suis contre la création de cet échangeur, sur Pau nous avons déjà 2 échangeurs. De plus, je suis contre la voie sans issue du Cami Salié, cette route me permet de aller de mon domicile à mon travail. Je n'emprunte que cette route pour me rendre sur Pau. Je ne comprend pas pourquoi il n'y aurait pas la création d'un pont pour permettre la double circulation de cette route comme c'est actuellement le cas.
21/03/2022	PAU	Je ne vois pas l'intérêt, il y a déjà un échangeur à Pau et Soumoulou. Des frais supplémentaires vs augmentation du prix des péages. Trop c'est trop !
21/03/2022	SERRES-MORLAAS	Je suis contre la fermeture du Cami Salie. Je suis contre la voie sans issue du Cami Salié
21/03/2022	SAUVAGNON	Vous citez dans les enjeux de ce projet les 2 points suivants :1. mieux répartir le trafic sur l'ensemble de l'agglomération permettant ainsi de fluidifier et de sécuriser la circulation routière ;2. reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit qui participe à la saturation de la rocade paloise aux heures de pointe. Vous les embouteillages croissants sur tous les axes au Nord et à l'Est de de l'agglomération de Pau (rocade, route de Bordeaux, route de Tarbes...) et le manque criant de ponts au-dessus de l'A64, il serait judicieux de prévoir SVP :- la gratuité du tronçon autoroutier Lescar/Morlaàs (voire Soumoulou) ; - la création d'un nouveau pont autoroutier en parallèle de celui de la route de Bordeaux, à la hauteur du Musée des Parachutistes par exemple, pour anticiper les prochains

		travaux de rénovation du pont existant mais surtout l'accroissement continu du trafic routier (malgré le récent « hauban Nord-Ouest ») qui va inéluctablement conduire les décideurs à devoir élargir ces voies, et pour aussi permettre d'autres moyens de transports alternatifs (collectifs + vélo).Merci !
21/03/2022	SENDETS	Toutes les instances "bien pensantes", tous les acteurs publics et privés, les communes, doivent inclure dans ce projet l'élaboration d'un autre accès que la voie communale Cami Salié. Un plan "B" en quelque sorte, et cela a été déjà abordé en son temps (avant 2020). Vouloir mener ce projet au bout en s'affranchissant de ce "plan B" pour drainer le flot de voitures ailleurs que par le Cami Salié serait tromper les citoyens. Ce problème de circulation excessive sur une voie communale FAIT partie INTEGRANTE du projet ! Vous devez tenir compte de cette problématique et ne pas fermer les yeux ! Tapez du poing sur la table pour obtenir le tronçon "Soumoulou -- Pau" : GRATUIT ! --> Cela va désengorger les axes routiers !! c'est logique.
21/03/2022	PAU	Je suis extrêmement inquiet du projet envisagé. Les pouvoirs publics s'engagent sur des stratégies neutralité carbone ou se disent préoccupées par l'épuisement des ressources et pourtant dans les actes, une partie de l'effort est consacré à rendre l'infrastructure routière plus efficace (c'est à dire faciliter les flux de transport). En suivant et en encourageant une trajectoire exponentielle pour l'augmentation des flux de déplacements, comment pouvons nous espérer limiter nos impacts écologiques quelques soient les ruptures technologiques espérées ? Aujourd'hui quelque soit le scénario choisi pour la transition énergétique, sa réussite est extrêmement délicate, il va falloir passer dans un trou de souris : tout l'effort devrait y être consacré. En quoi l'échangeur autoroutier répond à cet enjeu majeur ? Si la réponse est qu'il n'y participe pas (par rapport à à une hypothèse d'absence d'échangeur), il ne faut pas le faire et employer toute l'énergie disponible à sauver ce qui peut encore l'être.
21/03/2022	PAU	Ce projet n'a aucun sens, à une époque où nous devons tous œuvrer à la baisse des gaz à effets de serre, et à la diminution du tout voiture et tout camion. Les sommes concernées seraient plus utiles à l'intérêt général si elles étaient investies dans des aménagements favorisant les mobilités douces (pistes cyclables) ou ferroviaires.
21/03/2022	LASSERRE	Je ne vois aucun intérêt à dépenser autant d'argent dans ce projet qui n'est pas essentiel. Il me semble qu'il y aurait d'autres projets beaucoup plus utiles et préférables. Je m'interroge sur la pertinence du toujours plus vite, plus commode, mais pas essentiel.
21/03/2022	PAU	Comment en 2022 peut on encore promouvoir des projets écicides ? demander de choisir entre plusieurs scénarios est un non sens, faites plutôt des vraies pistes cyclables avec ce même argent, arrête de bétonner, imaginez un avenir soutenable, respectez les accords des différentes COP...
21/03/2022	SERRES-MORLAAS	La transformation du Cami Salié en impasse débouchante m'ennuie fortement car j'emprunte cette route plusieurs fois par jour dans un sens comme dans l'autre pour aller sur Pau. Elle me permet d'économiser du temps et de l'essence. Si cette route venait à fermer, cela m'obligerait à faire un énorme détour et m'ennuierais fortement. Je passe déjà beaucoup de temps dans ma voiture pour les allées et venues pour conduire nos 4 enfants à l'école/ collège/lycée et aux nombreuses activités extra-scolaires quasiment toutes sur Pau.
21/03/2022	SENDETS	Faire du cami salié une impasse permettra au propriétaires habitant dans cette rue de garantir leur quiétude. On sait déjà aujourd'hui qu'il y a beaucoup de trafic dû du fait que les conducteurs souhaitent éviter les bouchons de la route de Tarbes et rejoignent le nord de Pau via le cami salié. Rajoutez un échangeur au bout de la rue et le cami salié deviendra une route nationale.

21/03/2022	SENDETS	Je souhaite que le cami salié de Sendets deviennent une impasse, afin d'assurer la quiétude des riverains. L'accès a l'autoroute pouvant se faire par un autre accès. Le but n'étant pas de déplacer le problème des bouchons sur une autre route départementale.
21/03/2022	SENDETS	Je souhaite la fermeture du Cami Salié. C'est une demande des riverains. Depuis environ 40 ans 10 ralentisseurs ont été mis en place à la demande des riverains. De plus la partie côté Pau est devenue très dangereuse principalement à la tombée de la nuit.
21/03/2022	SAUVAGNON	Opposition ferme à ce projet.
21/03/2022	SENDETS	Bonjour,Le temps des réunions publiques est terminé. Elles ont montré que le choix final de la localisation de l'échangeur côté sud (Pau) nous a été imposé alors qu'il n'est pas le plus cohérent.Ces réunions auront également permis de mettre en évidence de nombreux dysfonctionnements, le plus problématique étant l'aménagement du réseau routier secondaire qui n'est clairement pas abouti et ne propose pas de solution cohérente à ce jour. Dans ce cadre, de nouveaux comptages vont être entrepris sur le réseau secondaire routier bordant le futur échangeur.Ces réunions étaient l'occasion pour nos élus de proposer des solutions acceptables aux questionnements des riverains (comme celui de l'avenir du Cami Salié, de l'augmentation du trafic routier, ou encore de la gratuité du tronçon Soumoulou-Lescar). Et c'est là que le bât blesse : tous ont botté en touche. Côté cour: rien n'apparaît encore clairement défini, plusieurs options sont envisageables. Côté jardin: les tractations politiques continuent de plus belle.L'acceptabilité sociétale apparaît comme étant le maître mot de ce projet d'échangeur si nos politiques souhaitent qu'il voie le jour. Le meilleur compromis ne sera trouvé qu'avec la participation des comités de défense des riverains, ou ne sera pas.Voici l'adresse du notre qui existe depuis un an et demi: https://collectifriverains.wixsite.com/collectif-a64 Et voici le Facebook: https://www.facebook.com/collectifsRiverainsEchA64/ Bonne lecture
21/03/2022	OUIILLON	Ce projet va à l'encontre de tous les besoins de notre société en matière de développement. A l'heure du réchauffement climatique est il encore opportun de réaliser des ouvrages qui favorisent encore plus la circulation de véhicules individuels et de camions, dont les gaz d'échappement vont venir aggraver la situation. Ce projet à aussi un coût exorbitant si on le compare avec son utilité. En effet comment justifier d'engager autant d'argent alors que nos nations sont en crise et qu'il existe déjà un échangeur à moins de 5 km du présent projet.
22/03/2022	PAU	ABSOLUMENT OPPOSEE à ce type de projets qui va à l'encontre du " plus jamais ça " à savoir la fuite en avant dans la consommation de biens inutiles, de déplacements individuels, EN FAIT DE NON RESPECT DE LA BIODIVERSITE et DES SYSTEMES ECOLOGIQUES.
22/03/2022	SENDETS	Je suis favorable pour l'échangeur. Par contre, je suis opposé au projet de fermeture du cami salié.Pourquoi l'agglo décide de fermer ce chemin sans même concerter les habitants de sendets et sans faire participer la mairie de sendets aux échanges ? C'est quand même une voie communale sur la commune de Sendets.Qui va assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux de création de la piste cyclable / piétonne ? ça n'est pas aux habitants de sendets de payer ce projet qu'on leur impose. Cela va de même si une route alternative est utilisée sur la commune. qui paye ? qui entretien ? C'est à l'agglo de financer son projet.Pourquoi supprimer une infrastructure existante et entretenue ?C'est l'accès le plus rapide pour les habitants de sendets pour aller à l'hôpital, aux commerces de Pau Nord etcSi le but est de rediriger les flux sur la rocade, il va falloir revoir ses dimensions. Elle est déjà sous dimensionnée pour le flux du matin et du soir.Cela ne va pas dans le sens de l'objectif de la ville de Pau de réduire les gaz à effet de serre par réduction de la congestion du flux sur la RD817.Je ne vois

		pas l'intérêt de créer une piste cyclable sur 200-300m, ça n'a pas de sens. Si encore elle était raccordée à une voie verte comme celle qui longe le gave... là, trois coups de pédales et vous atterrissez sur la route circulée.
22/03/2022	SENDETS	Il n'est pas bon que le titre* de ce projet contienne 2 parties : échangeur et aménagements. Qui est le responsable unique du projet ? C'est-à-dire la personne chargée de la cohérence des 2 parties, elles mêmes déjà découpées en de nombreux morceaux avec de nombreux responsables. Qui va s'assurer tout au long du projet que les morceaux s'assemblent bien et que l'objectif global va être bien atteint ? Ce responsable unique aurait déjà dû nous présenter le plan routier détaillé de l'agglomération avec l'état de la circulation actuel, pour voir les problèmes. Ainsi que le même plan incluant l'échangeur et les modifications des aménagements connexes, avec les simulations de l'état de la circulation, pour voir l'amélioration. Cela pour toutes les variantes. Ne tardez pas à nommer ce responsable et son équipe. Son coût sera bien moindre que les coûts de rattrapage des incohérences. *Le titre aurait pu être : nouveau projet d'amélioration de la circulation de l'agglomération.
22/03/2022	SENDETS	Opposé à ce projet d'échangeur, par ailleurs aberrant: la variante n°3 avec la fermeture du Cami-Salié va déporter et amplifier le trafic au Sud (Avenue du Béarn, Route de Tarbes, Chemin de Mariouline...) et au Nord (Berlanne..), et pénaliser l'accès à Sendets et ses habitants. Quitte à bétonner et soulager le Cami-Salié, ne vaut-il mieux pas créer une nouvelle voie de délestage le long de l'autoroute ou plus au sud dans les champs ?
22/03/2022	PAU	A l'heure de la préservation de notre patrimoine naturel, de la préservation de l'environnement, ce projet coûteux est un non sens. Il n'est pas nécessaire au regard des la proximité des autres échangeurs : 3 km de pau centre, 8 km des 2 autres échangeurs de soumoulou et lescar. L'argent public investi serait sûrement plus utile ailleurs. Un projet sans enjeux paysagers qui va défigurer notre cami salié historique. Dans ce genre de projet, il faut à minima prévoir un paysagiste et un projet paysager compensant la bétonisation, l'imperméabilisation des sols excessive de ce genre d'ouvrage.
22/03/2022	BUROS	Pourquoi ne pas choisir la variante nord dite numero 2, très proche de la solution originelle (différée lors de la construction de l'A64), et la moins coûteuse pour le contribuable. Elle date d'ailleurs d'avant l'invention des EBC. Elle n'a que peu ou pas d'impact sur le trafic local lors de sa construction. Le rond point d'accès est prêt. La variante sud n'a de sens que lorsqu'un accès direct vers la rocade impactant (le terme est faible) alors de jardins ouvriers pourra être réalisée. La solution actuelle est "shaddockienne", compliquée alors qu'on peut faire simple. Elle est clairement inachevée, partiellement en cul de sac, étriquée, avec des conflits de croisement prévisibles sur la section dite ouest Cami-Salié dont les travaux d'aménagement détruiront plus d'arbres que ceux de la solution nord. Aucune solution intégrée visible quant aux accès à la zone lotie (40 pavillons) qui la borde. Il n'y a aucune zone lotie aussi dense sur la variante nord. L'ensemble des aménagement connexes (tunnel ou pont au rond point Nobel-Total) aura un impact certain pendant toute la longue durée des travaux. Cet impact n'est pas évoqué dans le dossier. La variante Nord est la plus simple, la plus réaliste à moyen terme, et très probablement la moins coûteuse financièrement et humainement.
22/03/2022	GAN	Ce projet tant demandé arrive enfin à sa phase de faisabilité: le choix qui est fait d'orienter la sortie vers la Ville de Pau et son agglomération me paraît opportun (partie urbanisée la plus dense). De plus il irriguera convenablement les leaders économiques que sont TOTAL, TEREGA et SAFRAN via le rond point d'IDRON via BORDES. Certes la zone de Berlanne s'en trouve un peu éloignée: il faut donc trouver et faciliter la communication vers cette zone économique par des aménagements adéquats: je ne crois pas toutefois que des entreprises comme

		<p>Amazone et Colissimo seront affectées car leur activité première est de desservir Pau et son agglomération et donc n'utiliseront que très peu le réseau autoroutier. Le projet dans son ensemble doit être correctement raccordé aux voies importantes du secteur (rocade et RD 817 et ne pas traverser des secteurs résidentiels ou pavillonnaires existants). Il est temps d'insérer dans cette concertation l'utilité de la gratuité de l'autoute A64 entre les échangeurs PAU ouest et Pau est (cela se fait dans d'autres villes) afin de rendre la fluidité à la rocade qui est sa destination première et donc éradiquer les bouchons quotidiens que connaissent les usagers de ce secteur. Je pense toutefois que les 6700 véhicules annoncés quotidiennement généreront de la lourdeur de circulation dans ce secteur (que l'échangeur soit tourné vers Morlaàs ou vers Pau) et il est donc indispensable d'intégrer ce projet dans un plan de circulation d'ensemble afin d'assurer la meilleure fluidité possible et en préservant la tranquillité des riverains du secteur par des aménagements acoustiques conformes aux règles environnementales en vigueur.</p>
22/03/2022	ANDOINS	<p>Bonjour, tout d'abord je suis très satisfait que cet échangeur se fasse. Par ailleurs il serait judicieux de rendre le tronçon entre Soumoulou et Lescar gratuit ou à un tarif très très abordable afin que le flux de voitures et camions se dirige sur l'autoroute et non sur les axes secondaires.</p> <p>Par contre le fait que le cami salie ne soit plus autorisé ni aux voitures ni aux tracteurs me dérange au plus haut point. Étant entrepreneur de travaux agricoles, cette route m'est très utile pour accéder à la commune de Buros et inversement à accéder aux silos d'Andoins pour livrer les récoltes. Si l'accès n'est plus possible, les agriculteurs devront faire de gros détours et par conséquent créer des perturbations sur ces autres axes.</p>
22/03/2022	LONCON	<p>Non à ce projet, il y a déjà Pau Lescar, Pau ville, Soumoulou. Avec la rocade qui double l'autoroute : Pas besoin de plus. S'il y a de l'argent à dépenser, utilisons le pour desservir l'aéroport de Pau Uzein par les transports en commun, et à relier Pau à Mont de Marsan par le train!</p>
22/03/2022	PAU	<p>Au vu de la lutte indispensable contre le réchauffement climatique, la construction destructrice de sols artificiels pour un 4e échangeur Palois est une hérésie. Suivie par le passage de centaines de camions par jour, en plus. Au vu de la farce que représente l'hyper consommation générée et surdéveloppée par l'entreprise Amazon (qui ne paie pas ses impôts en France) ce "cadeau" routier est un scandale. Au vu de la crise des carburants, c'est encore un mensonge "du soi-disant développement industriel" ainsi que le prétexte de l'emploi. C'est ici, au Béarn, bien cher payé l'air devenu irrespirable. Je suis donc CONTRE ce projet.</p>
22/03/2022	BILLERE	<p>Dépense : 1 km d'autoroute coûte 6 millions € (source https://www.routesdefrance.com/wp-content/uploads/dossier-de-presse-AG-2015-USIRF.pdf) Avantages : permettre les automobilistes à sortir entre Soumoulou et Pau - faire travailler le BTP régional - désenclaver sortie Pau centre Financement : 1) société Autoroute (péage) 2) Etat (impôts) Je suis pour ce projet</p>
22/03/2022	SERRES-MORLAAS	<p>Je suis fermement opposée à ce projet pour plusieurs raisons : écologiques : une fois de plus des terres vont être livrées au béton et au goudron, repoussant un peu plus la faune sauvage, augmentant le trafic routier et les pollutions environnementales ainsi que les nuisances sonores ; économiques : le coût de ce projet est disproportionné alors qu'il existe déjà trois échangeurs : Soumoulou, Pau et Lescar. Il ne solutionnera pas les problèmes actuels de circulation constatés aux heures de pointe sur les axes Nord/Sud et Est/Ouest ; prospectives : il est prévu dans le projet sur les mobilités urbaines de réduire l'utilisation des voitures (horizon 2035 ?), or cet échangeur va mécaniquement augmenter le trafic.</p>

		routier. Il serait judicieux d'utiliser ces crédits pour d'une part instaurer la gratuité sur l'axe autoroutier Soumoulou / Pau /Lescar et, d'autre part, créer de véritables transports en commun multi-modaux à haute fréquence aux heures de pointe. Nous manquons de voies "douces" et protégées qui encourageraient à utiliser davantage la bicyclette. Je suggère à nos politiques et bétonneurs de tout poil de lire le rapport du GIEC.
22/03/2022	LONS	Le projet d'aménagement s'inquiète beaucoup plus de la faune et de la biodiversité que des nuisances apportées aux riverains, spécialement sur les nuisances sonores qui vont vraiment perturber la "quiétude des riverains" (lotissements, terrain des gens du voyage...), quand le trafic journalier est évalué à 6700 véhicules. A l'heure où il va falloir réduire drastiquement les gaz à effet de serre dont le secteur routier est un vecteur important, ce projet va à l'encontre d'une politique écologique bien comprise. Surtout quand la plateforme d'Amazon proche va être le principal bénéficiaire avec une politique de rapidité de distribution fortement émettrice de CO2. Peut-on encore se permettre une augmentation de CO2 pour avoir un livre quelques jours plus tôt? Le montant d'investissement de cet échangeur aurait une utilité publique dans les transports collectifs (bus, train) les pistes pour vélos..
22/03/2022	JURANCON	Ce projet sera entièrement cohérent si le contournement de Pau par l'autoroute est gratuit, comme c'est déjà le cas pour Aire sur l'Adour par exemple.
22/03/2022	ANDOINS	A mon avis, ce projet n'est pas nécessaire sachant que l'agglomération paloise possède déjà 2 entrées/sorties d'autoroute (10 pour Pau centre et 11 pour Pau est) Au niveau écologique, des terrains de grande valeur de culture vont être expropriés, plus de terrain goudronné ne favorise pas la biodiversité!!! Je vote contre ce projet
23/03/2022	LEE	Si le but de cet échangeur est bien de désengorger la D938, alors je souhaite le maintien en voie routière de l'axe Sendets Pau par le Cami Salié pour éviter d'engorger l'Avenue du Béarn dans les communes de Lée et Idron et la D817.
23/03/2022	SENDETS	Projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs : NON à la Fermeture définitive du Cami Salié ! Le projet du nouvel échangeur de la A64 a été dévoilé au public pour la concertation publique qui a eu lieu du 21 février au 25 mars 2022. La variante SUD a été préférentiellement mise en avant et sa sortie est localisée sur la partie OUEST du Cami Salié sur les communes de Pau et d'Idron. A ce jour, tel que le projet a été présenté, il est prévu d'aménager cette partie du Cami salié autour de l'échangeur, en voie dite « douce » (passage possible seulement à pieds ou en vélo). Cet aménagement ne laissera donc plus la possibilité aux habitants de Sendets et aux autres habitants des communes voisines d'accéder en voiture à Pau par cette voie. Au vu de ses informations, le Collectif « Liaison Sendets-Pau » a été créé par des citoyens de Sendets, pour informer et mobiliser les habitants de la commune de Sendets et des communes environnantes, pour le maintien de l'Accès Direct à Pau par le Cami Salié. En effet, la fermeture de cet Accès Direct à Pau aura des impacts conséquents : - Suppression d'un Accès Direct existant de la commune de Sendets à Pau, - Allongement des trajets quotidiens (travail, lieux scolaires et extrascolaires, commerces, déchetterie, zénith, palais des sports, aéroport, ...) en distance et en durée notamment pour les habitants de Sendets, - Suppression d'un Accès existant et rapide vers et depuis l'Hôpital de Pau, - Transfert du trafic vers l'Avenue du Béarn : o Augmentation de la durée du trajet pour les habitants de Sendets qui empruntent quotidiennement cette « Avenue »,

		<p>o Augmentation des désagréments (bruits, bouchons, dangers, ...) pour les riverains de l'Avenue du Béarn des communes de Sendets, Lée et Idron.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Isolement de la commune de Sendets par rapport à Pau, pourtant membre de la communauté d'agglomération de Pau Béarn Pyrénées, - Baisse de la valeur immobilière des biens de la commune de Sendets (perte de la proximité à TOTAL), - Baisse de l'attractivité de la commune de Sendets. <p>Pour toutes ces raisons, si vous vous sentez concernés, nous vous invitons à prendre contact avec notre collectif pour vous informer et nous aider dans notre démarche citoyenne.</p> <p>Le but est d'être le plus grand nombre pour que les différentes institutions et acteurs importants de ce projet puissent nous entendre et tenir compte de notre opinion.</p> <p>Donc, si comme nous, vous êtes, Pour le maintien de l'Accès Direct à Pau par le Cami Salié, contactez-nous pour demander des informations et/ou nous rejoindre en nous écrivant à cette adresse e-mail : liaison.sendets.pau@gmail.com</p>
23/03/2022	JURANCON	Je suis CONTRE ce projet, inutile et qui ajoute encore un peu plus d'artificialisation des sols.Nous devons urgemment sortir de la logique du tout camion tout voiture, mais aussi de celle du commerce effréné qui va hélas de pair avec une pollution effrénée.
23/03/2022	JURANCON	Je suis CONTRE ce projet, inutile et qui ajoute encore un peu plus d'artificialisation des sols.Nous devons urgemment sortir de la logique du tout camion tout voiture, mais aussi de celle du commerce effréné qui va hélas de pair avec une pollution effrénée.
23/03/2022	PAU	Je suis opposée à la construction d'un échangeur autoroutier à Morlaas.En effet, dans les temps d'urgence climatique que nous traversons (outre l'envol du prix des carburants), il est essentiel de développer d'autres mobilités, notamment ferroviaires (en effet cet échangeur semble créé pour répondre à la demande d'Amazon qui a établi, non loin de là, un entrepôt).S'ajoutent à cela l'inévitable artificialisation des sols qu'entraîne ce projet et les nuisances qui impacteront la vie des habitants de ce secteur.Il ne me semble donc pas opportun de rajouter un échangeur autoroutier entre les sorties de Soumoulou et de Pau
23/03/2022	OUILLOU	Je souhaite pouvoir continuer à emprunter en voiture le Cami Salié de Sendets, itinéraire pour aller à Pau le matin, tout étant complètement bouché par la route "classique" depuis Morlaàs.
23/03/2022	LOUVIE-JUZON	Inutile , goudronnage de terre agricole gaspillage d 'argent public et privé,
23/03/2022	PAU	Bonjour, ce projet est une aberration. Encourager le transport automobile via une artificialisation des terres est à contre-courant des engagements pris par les collectivités concernées et par l'état français. Développer le transport urbain durable ainsi que les lignes ferroviaires inter-urbaines est une priorité. Je réside à Pau et ne comprends pas l'utilité de cet échangeur. L'usage de fonds publics pour favoriser les profits de plateformes logistiques telles que le dépôt Amazon situé à Morlaas me paraît scandaleux.
23/03/2022	PAU	Madame, Monsieur,Je prends connaissance de ce projet, vieux serpent de mer, dont l'étude semble enfin débiter.Ce projet, en adéquation avec son temps lors du lancement de la réflexion dans les années 80, a depuis du plomb dans l'aile, à moins que ...Vous le verrez sans doute dans le résultat de l'enquête, ce projet arrangera surtout des habitants en périphérie de la ville royale, résultat d'un étalement urbain (lui aussi d'un autre temps), qu'il ne faudrait guère encourager plus que de raison. Le mal étant fait, et ayant perdu de nombreux hectares de terres agricoles au profit d'habitats individuels, l'échangeur a malheureusement sa place dans la configuration actuelle.Il n'a cependant d'intérêt qu'à trois conditions que je détaillerai un peu plus loin :Condition 1 : la gratuité de l'axe Morlaàs <>

		<p>Lescar via autoroute</p> <p>Condition 2 : La présence d'une aire de covoiturage</p> <p>Condition 3 : La reconfiguration de cet espace nord, qui doit combler de nombreuses et grosses lacunes des aménagements, pourtant récents, au profit des mobilités actives</p> <p>En l'état, le projet proposé (tel que je le vois) ne remplit aucun de ces pré-requis. Si je reprends point par point :</p> <p>1/ Sur les documents fournis, il n'est nullement fait mention de la mise à disposition de l'axe permettant de désengorger la rocade, au nord de Pau, qui est depuis de nombreuses années saturée aux heures de pointe. L'exemple de ce qui existe à Montpellier est souvent utilisé pour démontrer l'intérêt de ces aménagements. Pourtant, s'il y a bien un avantage que les Palois et les habitants des communes du nord de Pau peuvent avoir, ce serait bien celui-là.</p> <p>2/ Que l'aire de covoiturage ne soit pas de facto proposée, relève presque d'une provocation. En 2022, il est indispensable d'accompagner les usagers vers des mobilités plus neutres en carbone. Le parking qui a enfin vu le jour à l'échangeur autoroutier de Lescar n'a pas désempli depuis sa mise en service il y a 6 ans (ce dernier comprend tout de même 236 places !). A noter également que pour compléter ces pôles d'échanges multimodaux, les transports en communs doivent également être de la partie. Le simple fait qu'IDELIS ne soit pas associé à la concertation démontre un manque certain d'une vision systémique.</p> <p>3/ Le giratoire Nobel, quant à lui, est un point d'attention tout particulier sur vos études et je m'en félicite. Ce giratoire est actuellement très fréquenté et il n'est pas rare que de nombreuses voitures s'y frôlent à vive allure. Votre proposition de passage à niveau est peut-être la solution idéale (là c'est vous les techniciens) même si sur le papier elle me paraît tout de même démesurée et risque d'encourager la périurbanisation. Ce qui m'inquiète le plus sur les vues 3D que vous fournissez c'est l'absence totale d'aménagement public au sens noble du terme, je ne vois ni plantation d'arbres, ni trottoir, ni pistes cyclables (ce n'est pas la place qui manque) et comme je l'indiquais en préambule, ça ne tient absolument pas compte des problèmes actuels. Pour que vous compreniez bien, actuellement, la zone Europa Nord est une zone isolée, venez voir entre midi et deux le nombre de personnes qui traversent en courant la rocade parce qu'il n'y a aucune passage protégé pour se rendre à la zone qui contient notamment le restaurant Jules et John. Un autre exemple frappant est la sortie de cette zone pour rejoindre la station du bus du CSTJF via le petit passage piéton qui coupe gentiment la rocade, et qui crée souvent de nombreuses frayeurs aux piétons et cyclistes qui souhaitent traverser. Pour illustrer ce que je dis voici l'état des lieux des "passages" entre zones : https://zupimages.net/viewer.php?id=22/10/spwc.png . Prendre en compte cela me semble être, du bon sens, c'est le moment, quitte à mettre l'argent là-dessus plutôt que sur un passage souterrain ou surélevé qui coûte une fortune et nécessite un coût d'entretien important. J'espère que ces éléments de critiques constructives vous permettront d'ajuster au mieux ce projet avant qu'il ne sorte de terre. Cordialement.</p>
23/03/2022	OUSSE	<p>Bonjour, Je pense que les 2 échangeurs (Pau et Soumoulou) sont suffisant car très peu de kilomètres entre les 2 .Et le soir il y a assez de circulation pour ceux qui viennent de Morlaàs et ceux qui viennent de Nay la circulation est assez dense dans les 2 sens le matin et ainsi le soir. Cette échangeur risque de créer du danger pour les habitants ainsi que pour les enfants , la circulation serait intenable entre les camions et les voitures ainsi que le bruit pour les habitations. Cordialement. Donc je suis contre le futur échangeur</p>
23/03/2022	SAUVAGNON	<p>Le dossier donne une estimation du coût de l'échangeur (18,55M€) et du passage en dénivelé au giratoire Nobel (10M€). Pourquoi un cofinancement? Y a-t-il un retour sur investissement? S'il n'y en a pas, pourquoi lancer un tel projet et toutes</p>

		ses conséquences? S'il y en a un, pourquoi ne pas laisser la totalité à la charge de l'exploitant et fixer le cout au péage pour compenser?
23/03/2022	PAU	Je pense qu'il faut arrêter de bétonner, donc opposée à la nouvelle bretelle.
23/03/2022	SENDETS	Bonjour, je ne suis pas opposé à la création de ce nouvel aménagement (je suis même abonné au Télépéage) mais pourquoi condamner le chemin du Cami Salié qui est l'axe principal pour les Sendetsois afin de rejoindre la rocade? Si le moyen le plus évident et le plus court ne nous permet pas de rejoindre la bretelle, AUCUN INTERET !!
23/03/2022	SENDETS	Mesdames et Messieurs les aménageurs, Si le choix de la position de l'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs apparaît comme acté, il semble toutefois que l'enjeu et les conséquences de la liaison entre la rocade et cette infrastructure soient sous-estimés par la Communauté d'agglomération de Pau contrairement à Vinci et au Conseil départemental qui, pour le coup, répondent présents par le niveau de leurs investissements respectifs ; l'échangeur pour le premier et les aménagements de la rocade pour le second. Le projet préférentiel présenté laisse entendre que la Communauté d'agglomération de Pau BEARN Pyrénées n'a aucune ambition à long terme pour l'aménagement du Nord-Est de son territoire, et plus particulièrement pour la Commune de Sendets. En effet, alors que cet échangeur devrait être une chance pour ce territoire, le seul aménagement proposé par la Communauté d'agglomération est la fermeture du Cami Salié ! Sur ce sujet, lors des concertations publiques, la réponse des agents de la Communauté d'agglomération est la suivante : « S'agissant d'un axe implanté sur les Communes d'Idron et de Sendets, il appartiendra aux Maires concernés de se positionner ». Mais, Mesdames et Messieurs, l'enjeu n'est pas communal mais intercommunal ! D'ailleurs, M. BAYROU parle de ce projet en tant que Président de la Communauté d'agglomération de Pau BEARN Pyrénées et non en tant que Maire de Pau. Son mot à la page 25 du dossier de concertation publique semblait pourtant bien cerner la problématique : « INTERÊT GENERAL », « DIMENSION STRATEGIQUE », « IMPACTS DIRECTS ET INDIRECTS », « NOTRE ATTRACTIVITE », « ACCES A NOS GRANDES ENCEINTES CULTURELLES ET SPORTIVES », « répercussions ... POUR LES CONTRIBUABLES ET LES USAGERS ». Sur ces bases, avant de décider de manière unilatérale la fermeture d'un axe utilisé quotidiennement par des milliers d'USAGERS, il conviendrait de prendre de la hauteur en étudiant le développement en cours et à venir sur ce territoire oublié de l'équation ; vous pourrez alors comprendre l'importance de cet axe pour ses usagers dont bon nombre sont Sendetsois et donc CONTRIBUABLES de la Communauté d'agglomération de Pau. Profitez également de cet aménagement pour ne pas réitérer les mêmes erreurs que nos aïeux. Si nous rencontrons des difficultés aujourd'hui - rocade et rond-point de l'échangeur Pau-Centre saturés par le trafic, urbanisation empêchant dorénavant tout aménagement évident (variante 1 si la construction du siège de Terega n'avait pas été validée, variante 3 avec raccordement direct de l'échangeur au rond-point Lémire (qui, au passage, attend son échangeur depuis sa création) - c'est justement parce que nos anciens n'ont pas bien anticipé l'aménagement de leur territoire et du développement du trafic routier. Mais si autrefois, on pouvait entendre qu'ils ne savaient pas, aujourd'hui, ce n'est certainement pas entendable. Cette fermeture du Cami Salié laisse franchement penser que la Communauté d'agglomération tourne le dos à l'Est de son territoire et qu'elle ne donne pas de « DIMENSION STRATEGIQUE » à ce projet en se réjouissant éphémèrement de l'arrivée de l'échangeur sans se soucier du futur ni du présent d'ailleurs ! Car vous pourrez le constater en approfondissant vos études, le territoire situé à l'Est de Pau est « ATTRACTIF » puisqu'il se développe sérieusement notamment via la construction de nombreuses habitations, non seulement sur le Cami Salié, mais aussi sur Serres-Morlaàs,

		<p>Andoins et Sendets. Et d'autres viendront si l'on considère les nombreux terrains à bâtir qui sont en vente. Cette façon d'appréhender un aménagement de territoire « à court terme » et « en essayant d'opposer deux visions » (ici ceux qui sont pour la fermeture du Cami Salié et ceux qui s'y opposent) est désuète et irrespectueuse pour celles et ceux qui vivent au Nord-Est de Pau mais pas que. En effet, la fermeture de cet axe aura pour effet immédiat de déplacer le trafic vers d'autres axes soit déjà saturés, soit moins bien aménagés que le Cami Salié ; la RD917 (en semaine, à 8h, pour s'y insérer depuis la RD38, on attend aujourd'hui 4 feux rouges), l'Avenue du Béarn à Idron (à la même heure, les véhicules sont à la queue-leu sur cet axe qui n'a d'avenue que le nom) et le chemin de Gendre à Daban à Morlaàs (sans commentaire). Il y aura donc effectivement des IMPACTS DIRECTS ET INDIRECTS. Soyez ambitieux Mesdames et Messieurs les aménageurs ! Nous vous faisons entièrement confiance pour trouver le meilleur compromis entre toutes les parties prenantes et si l'argent manque, planifiez l'aménagement final sur plusieurs années, cela permettra de se réjouir d'un nouvel aménagement chaque année ! Dans l'intervalle, à titre personnel, je suis contre la fermeture du Cami Salié qui offre aux Sendetsois un accès direct à toutes les infrastructures intercommunales dont ils participent à leur financement (l'aéroport, la déchetterie, NOS GRANDES ENCEINTES CULTURELLES ET SPORTIVES, etc.). Le fermer reviendrait aussi à supprimer l'accès direct des habitants du Nord-Est de Pau, et donc d'une partie du BEARN au centre hospitalier François Mitterrand. En cas d'infarctus ou d'accident, chaque seconde est précieuse. Il s'agit bien ici d'INTERÊT GENERAL. Courage à vous !</p>
23/03/2022	SENDETS	<p>Bonjour, Par cet avis, je souhaite manifester mon désaccord quant à la fermeture du Cami Salié. Cette décision serait contraire à un des trois objectifs indiqués sur le site de consultation, à savoir « offrir un accès direct depuis et vers l'autoroute aux habitants et aux entreprises de l'est de l'agglomération paloïse ». Il s'agit ici d'une « publicité » mensongère car, à cause de cette fermeture, les habitants du Cami Salié, de Sendets, de Serres-Morlaàs, d'Andoins et d'Ouillon ne pourront plus jouir d'un accès direct à Pau. Ils devront effectuer un détour via l'Avenue du Béarn d'Idron ou le chemin du Gendre A Daban de Morlaàs pour rejoindre la rocade et ensuite se rendre à ce nouvel échangeur qui, via le Cami Salié, n'est qu'à une distance de 2 kms de la RD38 ; vous avouerez que c'est quand même un comble ! Je comprends que certains habitants du Cami Salié veulent profiter de ce projet pour que cette route soit fermée afin d'améliorer leur cadre de vie et bien sûr ne pas voir un accroissement du trafic à proximité de leur habitation à cause de l'arrivée de cet échangeur. Mais malheureusement, lors de l'étude d'un aménagement de territoire, c'est l'INTERÊT GENERAL qui doit prévaloir. On ne peut pas donner raison à une poignée d'habitants contre des milliers d'utilisateurs de cette route. Le Cami Salié est un très vieil axe qui existait avant bon nombre d'habitations. Il a le mérite d'exister, d'être bien protégé par tous ses fameux dos d'âne et d'être surtout en bon état ; il doit donc continuer de jouer son rôle de liaison entre Pau et les territoires situés à l'Est. Par conséquent, il convient de prendre du recul et de réfléchir collectivement comment atteindre ensemble l'objectif commun à TOUS les habitants de l'Est de Pau pour qu'ils continuent d'emprunter cette route qui est le seul axe leur permettant de bénéficier rapidement et directement à leur travail, à la faculté, aux commerces du Nord de Pau mais aussi de Lescar via la rocade, aux infrastructures intercommunales (déchetterie, aéroport, etc.), aux équipements culturels et sportifs (Stade du Hameau, Zenith, Palais des Sports, Calicéo, piscine Peguilhan, etc.) et pire (!!!), à l'Hôpital (très important en cas d'urgence). Une bonne solution, me semble-t-il, serait que l'échangeur soit DIRECTEMENT raccordé au rond-point de l'Abbé Lemire (sans intersection avec d'autres routes) et que le Cami Salié se déverse</p>

		DIRECTEMENT sur le Chemin de l'Oussère d'Idron ; les usagers du Cami Salé pourront alors rejoindre la rocade au niveau du rond Point de La Marina en passant par le chemin de Mazerolles (qui actuellement peut recevoir un A380 sans problème).S'agissant de routes communales situées sur Idron et Sendets, les maires de ces communes vont devoir s'entendre pour que cette solution voit le jour dans l'intérêt de tous et surtout de nos générations futures !Mais la communauté d'agglomération de Pau, dont les Sendetsois et Idronnais sont de bons contribuables (notamment pour faire vivre des infrastructures situées sur Pau), serait grandie si elle prenait à sa charge ces aménagements induits par l'arrivée de cet échangeur qui est une réelle opportunité pour TOUT son territoire dont l'Est fait parti.
23/03/2022	LIMENDOUS	Encore un projet à rebours du besoin de changement de nos mobilités, aux abords des tout nouveaux entrepôts Amazon. Les 25 millions d'euros qui lui sont alloués dans le PLUi de l'agglomération seraient bien mieux dépensés en pistes cyclables, transports en communs ou liaisons ferroviaires. Nous devons urgemment sortir de la logique du tout camion tout voiture, mais aussi de celle du commerce effréné qui va hélas de pair avec une pollution effrénée.Je suis donc contre ce projet !!
24/03/2022	MAZERES-LEZONS	Projet d'échangeur routier Pau-MorlaàsCe projet d'échangeur est une aberration dangereuse. Au lendemain du rapport du GIEC, alarmant sans ambages que le réchauffement climatique est causé par les émissions de gaz à effet de serre (GES) dû à l'activité humaine et que ces émissions ont pour objets à 85% la combustion du pétrole. Il est impératif pour la survie de l'humanité d'atteindre la zéro émission de GES d'ici 2045 comme l'a statué l'Europe. Cet échangeur n'a d'autre utilité à court terme que de désengorger le nord et le nord-est de Pau aux heures de pointe. Il déplace et aggrave le problème. Il est reconnu que la vitesse supérieure des 6700 voitures jours qui emprunteront le tronçon, augmentera mécaniquement les émissions GES de 10%. Statistiquement les temps de trajets (professionnels, loisirs, consommations) n'ont pas évolué de puis 70 ans, c'est la vitesse et les distances qui évoluent, et avec elles, les nuisances. Nous sommes ici, encore dans un accroissement des consommations et des pollutions. À l'heure où l'énergie coûte de plus en plus cher (il ne faut pas croire que la courbe moyenne va s'inverser), où les solutions d'énergies alternatives ne sont pas moins polluées, il est grand temps pour nos collectivités de prévoir l'avenir de nos territoires d'une manière durable et sans danger. Cette infrastructure développera l'habitat-dortoir, éloigné des emplois et des services obligeant les populations à accroître leurs mobilités inféodées aux transports carbonés, alors que c'est exactement le contraire qu'il faut faire : vivre au plus près de ses activités dans une démarche de relocalisation. De plus, ce projet va détruire des milliers d'hectares de terre agricole les plus riches du département, alors qu'il nous faut penser de plus en plus à développer notre indépendance vivrière, particulièrement sur la ceinture de l'agglomération. Il est prouvé que chaque nouvelle infrastructure routière augmente « par appel d'air » le trafic et les nuisances.Depuis le début des 30 glorieuses, la société s'est développée en fonction de la voiture individuelle, de la consommation irraisonnée et ses lobbies. Nous sommes actuellement en face d'un nouveau choix de société pour appréhender un futur viable. L'argent public investi devrait pourtant servir à développer le tissu économique local pour rapprocher l'habitat de l'emploi, garantir des mobilités douces et partagées dans une transformation durable et pour une indépendance alimentaire et énergétique associée à une sobriété heureuse de notre société.Philippe Glorieux24/03/2022
24/03/2022	ASSAT	Artificialisation des solsConsommations inutiles d'énergie et de matériauxAugmentation de l'étalement urbainAugmentation de la pollution de l'airAbsence d'aménagement de circulations doucesAbsence d'aire de

		covoiturageDépenses publiques qui favorisent le privé (Vinci, Amazon)Il y a déjà 3 échangeurs à Pau, pourquoi en faire 1 de plus ?C'est un projet d'un autre temps, il est temps de changer de modèle pour repenser nos déplacements péri-urbains.
24/03/2022	BILLERE	Je suis fermement opposé à ce projet d'échangeur qui n'est pas compatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre, indispensables pour lutter contre le réchauffement climatique. Le désengorgement du trafic urbain par des voies autoroutières périphériques, en augmentant la distance et la vitesse des véhicules qui l'empruntent, augmentera mécaniquement les émissions de GES. Ce choix est donc celui d'un accroissement des consommations et des pollutions, il encourage le développement d'un habitat péri-urbain éloigné de l'emploi et des services, au détriment des terres agricoles et de l'autonomie des territoires. C'est un choix archaïque, à rebours des préconisations des scientifiques, prédateur pour la biodiversité et qui menace nos conditions d'habitabilité.
24/03/2022	PAU	Bonjour,Ce projet d'échangeur est une aberration dangereuse. Au lendemain du rapport du GIEC, alarmant sans ambages que le réchauffement climatique est causé par les émissions de gaz à effet de serre (GES) dû à l'activité humaine et que ces émissions ont pour objets à 85% la combustion du pétrole. Il est impératif pour la survie de l'humanité d'atteindre la zéro émission de GES d'ici 2045 comme l'a statué l'Europe. Cet échangeur n'a d'autre utilité à court terme que de désengorger le nord et le nord-est de Pau aux heures de pointe. Il déplace et aggrave le problème. Il est reconnu que la vitesse supérieure des 6700 voitures jours qui emprunteront le tronçon, augmentera mécaniquement les émissions GES de 10%. Statistiquement les temps de trajets (professionnels, loisirs, consommations) n'ont pas évolué de puis 70 ans, c'est la vitesse et les distances qui évoluent, et avec elles, les nuisances. Nous sommes ici, encore dans un accroissement des consommations et des pollutions. À l'heure où l'énergie coûte de plus en plus cher (il ne faut pas croire que la courbe moyenne va s'inverser), où les solutions d'énergies alternatives ne sont pas moins polluées, il est grand temps pour nos collectivités de prévoir l'avenir de nos territoires d'une manière durable et sans danger. Cette infrastructure développera l'habitat-dortoir, éloigné des emplois et des services obligeant les populations à accroître leurs mobilités inféodées aux transports carbonés, alors que c'est exactement le contraire qu'il faut faire : vivre au plus près de ses activités dans une démarche de relocalisation. De plus, ce projet va détruire des milliers d'hectares de terre agricole les plus riches du département, alors qu'il nous faut penser de plus en plus à développer notre indépendance vivrière, particulièrement sur la ceinture de l'agglomération. Il est prouvé que chaque nouvelle infrastructure routière augmente « par appel d'air » le trafic et les nuisances.Depuis le début des 30 glorieuses, la société s'est développée en fonction de la voiture individuelle, de la consommation irraisonnée et ses lobbies. Nous sommes actuellement en face d'un nouveau choix de société pour appréhender un futur viable. L'argent public investi devrait pourtant servir à développer le tissu économique local pour rapprocher l'habitat de l'emploi, garantir des mobilités douces et partagées dans une transformation durable et pour une indépendance alimentaire et énergétique associée à une sobriété heureuse de notre société.
24/03/2022	PAU	Je suis opposé à ce projet d'échangeur qui n'est pas compatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre, indispensables pour lutter contre le réchauffement climatique. Le désengorgement du trafic urbain par des voies autoroutières périphériques, en augmentant la distance et la vitesse des véhicules qui l'empruntent, augmentera mécaniquement les émissions de GES. Ce choix est donc celui d'un accroissement des consommations et des pollutions, il encourage le développement d'un habitat péri-urbain éloigné de l'emploi et des services, au détriment des terres agricoles et de l'autonomie des territoires. La préservation

		des terres agricoles est un enjeu majeur des années à venir et ce projet va à l'encontre de cela. J'estime que les agglomérations autour de Pau sont suffisamment desservies en terme d'accès autoroutiers qu'il ne me semble pas majeur d'en rajouter. C'est donc un choix inutile, d'une autre époque, à rebours des préconisations des scientifiques, néfaste pour l'environnement.
24/03/2022	MORLAAS	Contribution des Shifters Groupe de Pau portant l'adéquation du projet avec l'accord de Paris sur le climat et les impératifs environnementaux en s'appuyant sur le rapport de THE SHIFT PROJECT (Climat, crises : le plan de transformation de l'économie française).
24/03/2022	MAZERES-LEZONS	Je ne partage pas le projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaas, car il me paraît complètement déconnecté des enjeux actuels et pressants de réduction de nos empreintes carbone, de changement de nos mobilités, d'arrêt de l'artificialisation des sols, de préservation de l'environnement, de lutte contre le réchauffement climatique...Cet investissement massif (10 millions d'euros) devrait être reporté sur des politiques permettant réellement ce profond changement de modèle: création de voix cyclables intercommunales et sécurisées, qui favoriserait la connexion de la périphérie de Pau à ses bassins d'emplois, développement d'un réseau de transport en commun (train, bus, covoiturage) efficace, protection des terres agricoles et investissements fonciers pour favoriser l'installation de jeunes paysans.
24/03/2022	PAU	<p>Contribution des Shifters Groupe de Pau sur le Projet d'échangeur autoroutier de Pau Morlaàs (A64)</p> <p>Avis donné dans le cadre de la concertation publique Pau, le 23/03/2022</p> <p>Conclusion :</p> <p>Ce projet est inutile et dommageable, à rebours de tout ce qui devrait être entrepris à l'aube d'une crise climatique avérée. Porté avec insistance depuis 20 ans au moins, il est en train, outre de devenir une absurdité, de porter atteinte à la qualité de vie de 300 personnes.</p> <p>Construire encore et toujours des infrastructures routières alors que les scientifiques appellent à réduire l'empreinte carbone du trafic routier (entre autres) et en faire la publicité est un très mauvais message envoyé à la population par les collectivités locales.</p> <p>Ce projet est en contradiction avec les engagements des Plan Climat Energie (2018 pour l'agglomération de Pau et 2021 pour la Communauté des Communes Nord Est Béarn) et ne va qu'accroître les trafics résultant des activités de logistique, mais aussi le trafic routier sur l'autoroute A64 et la RD943, au détriment de la santé des habitants proche de l'autoroute.</p> <p>Ce projet va à l'inverse de tous les engagements pris dans la réduction des émissions de GES du transport et la lutte contre le réchauffement climatique (Grenelle de l'environnement, Loi de Transition Écologique pour la Croissance Verte de 2015 et Loi Climat et Résilience de 2021)</p> <p>Les éléments d'analyse conduisant à cette conclusion sont détaillés ci-après. L'interface de dépose ne permettant pas de conserver intégralement la mise en page, le rapport original est disponible sur demande à l'adresse mail indiquée)</p> <p>Table des matières</p>

	<p>1. Sur les buts de l'échangeur 2 1.1 Commentaire 2 1.2 Les études préliminaires : le temps de maturation du projet 2 2. Un nouvel échangeur à l'Est de Pau : pour quoi ? pour qui ? 3 2.1 Les objectifs du PTEF du Shift Project sur le sujet 3 2.2 Conséquences pour l'Agglomération de Pau et la Communauté des Communes Nord Est Béarn. 3 3. Analyse de l'impact du projet sur le changement climatique 6 3.1 La contradiction avec les engagements des PCAET de l'Agglomération de Pau et de la Communauté des Communes Nord Est Béarn. 6 3.2 Un projet en contradiction avec les engagements du Plan Climats Air Énergie Territoriaux de l'agglomération de Pau et de Plan de Déplacement Urbain. 6 3.3 Les recommandations de Shift Project 6 4.L'environnement 9 4.1. L'environnement des variantes retenues 9 4.2 Garantir la fluidité et la sécurité du trafic.....et respecter la quiétude des riverains". 9 4.3 L'artificialisation des sols 10 4.4 Éviter, Réduire, Compenser : une démarche vertueuse en faveur de l'environnement 11 4.5 Analyse du Shift Project sur la biodiversité et les ressources naturelles 11 5. Coût prévisionnel 12 6. Conclusion 12 Références 13 Annexe 1 Journal , le Monde Mardi 1er Mars 2022, Page 15 14 Annexe 2 Plan de Déplacements Urbains du Syndicat des Mobilités de Pau Béarn Pyrénées 15 Annexe 3 : Trafic induit 17</p> <p>A l'heure où le GIEC dans son sixième rapport écrit «L'humanité et la nature sont en péril. Chaque jour davantage, elles sont poussées jusqu'à leurs limites, voire au-delà, par les impacts toujours plus ravageurs, généralisés et désormais souvent irréversibles du changement climatique d'origine humaine» (voir une synthèse en Annexe), et où la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est un impératif, la Communauté d'Agglomération de Pau et la Communauté des Communes Nord Est Béarn lancent un projet de construction d'un nouvel échangeur autoroutier. Ce projet va dans le sens d'un accroissement des trafics, des émissions de GES et par conséquent de nuisances pour les habitants.</p> <p>1. Sur les buts de l'échangeur</p> <p>Edito d'Eric Spitz, Préfet des Pyrénées Atlantiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offrir un accès direct depuis et vers l'autoroute aux habitants et aux entreprises de l'Est de l'agglomération et participer ainsi à l'attractivité d'importants pôles d'emplois du Béarn • Mieux répartir le trafic sur l'ensemble de l'agglomération permettant ainsi de fluidifier et de sécuriser la circulation routière • Reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit qui participe à la saturation de la rocade paloise aux heures de pointe <p>1.1 Commentaire</p>
--	---

	<p>A l'heure de la transition énergétique, on ne peut que souligner l'absence de la référence à l'accord de Paris par le représentant de l'État, accord qui engage notre pays : l'objectif à long terme de l'accord de Paris en matière de température est de maintenir l'augmentation de la température moyenne de la planète bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de préférence de limiter l'augmentation à 1,5 °C,</p> <p>Réf. Accord de Paris sur le climat — Wikipédia (wikipedia.org) https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_de_Paris_sur_le_climat</p> <p>Dans son rapport : THE SHIFT PROJECT Climat, crises : le Plan de Transformation de l'Économie Française (PTEF). Ed. Odile Jacob, le Shift Project propose tout un ensemble de solutions visant à atteindre cet objectif qui passe pour la France par l'atteinte de la neutralité carbone en 2050.</p> <p>Nous allons examiner ce projet à la lumière de ce rapport qui représente le plan raisonnable pour répondre à l'objectif de décarbonation du pays à l'horizon 2050.</p> <p>1.2 Les études préliminaires : le temps de maturation du projet Dès les années 2010, plusieurs études ont été engagées pour préciser le besoin et fixer les grands enjeux du projet pour le territoire. Pour répondre à cette attente et en appui des études de faisabilité, l'État a validé le principe de la création d'un nouvel échangeur autoroutier à l'est de Pau et a demandé à VINCI Autoroutes d'engager ce projet d'initiative locale, soutenu par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn.</p> <p>Recommandation du shift project (PTEF, p. 219) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procéder à un moratoire sur les projets d'infrastructures, pour analyser systématiquement une évaluation ex-ante orientée résilience et transition écologique. • La cohérence. Mettre en cohérence politiques et actions avec les objectifs et la vision sobre et résiliente du territoire. <p>2. Un nouvel échangeur à l'Est de Pau : pour quoi ? pour qui ? 1/ Améliorer la desserte du territoire nord et est de l'agglomération 2/ Favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs 3/ Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute Pau est un passage obligé pour les nombreux véhicules, dont les poids lourds, circulant sur l'axe nord-sud via l'A65, l'A64 et la RN134 en direction de Saragosse. Aujourd'hui, ils empruntent la rocade en sortant à l'échangeur Pau-Centre et concourent ainsi à la saturation du trafic sur les routes secondaires du nord de l'agglomération</p> <p>Lors de la réunion de concertation tenue en la Mairie de Morlaàs le 15 Mars 2022, il a été indiqué que l'objectif de l'échangeur était d'écouler un trafic de 6700 véhicules par jour en moyenne. En fait, un des buts de cet échangeur semble être le report d'une partie des trafics des échangeurs de Soumoulou et Pau centre (cf. brochure réf. 1, page 12)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 45% venant de Pau Centre, • 35% venant de Soumoulou. <p>2.1 Les objectifs du PTEF du Shift Project sur le sujet</p>
--	--

	<p>Trois paragraphes du rapport concernent le sujet : le fret, la mobilité quotidienne et la mobilité longue distance.</p> <p>Pour le fret (page 96), on trouve page 96 les propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Baisse de 60 % des tonnes-kilomètres pour les produits agricoles (page 96) ● Baisse de 40 % de la vente de voitures neuves ● Capitaliser sur la complémentarité existante entre rail et route, en développant des terminaux de connexion intermodaux (page 99) ● Electrifier le transport routier : tout ce qui roule doit être électrique (page 100) <p>Concernant la mobilité (pages 108 - 109)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aujourd’hui, 65 % des déplacements locaux sont effectués en voiture pour 83 % des distances parcourues. Pour réduire de 85 % la demande en énergie, la voiture n’assurera plus que 35 % des distances parcourues. <p>2.2 Conséquences pour l’Agglomération de Pau et la Communauté des Communes Nord Est Béarn.</p> <p>Toute nouvelle infrastructure induit une augmentation du trafic (annexe 3). Donc, construire un échangeur augmentera le trafic routier local, par exemple celui des poids lourds et véhicules utilitaires, puisque ce sont les activités de logistique qui vont être favorisées par un accès facile à l’autoroute A64. L’activité logistique se développe en France à proximité des autoroutes et des échangeurs autoroutiers .</p> <p>La création d’infrastructures routières et autoroutières</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Favorise l’augmentation des vitesses, 2. Perpétue la dépendance au transport motorisé, 3. Augmente les trafics. On se reportera au document relatif à l’autoroute A46 Sud attaché à cette contribution (Ref.2) <p>Or la réduction des trafics routiers, des distances parcourues et le report modal vers les transports en communs et les déplacements en vélo ou la marche constituent trois facteurs permettant la réduction des émissions. Les deux communautés impliquées ici doivent mettre en œuvre toute action en ce sens pour atteindre une division par quatre des émissions de GES en 2050.</p> <p>Nos calculs , basés sur les critères du Shift Project montrent que pour l’Agglomération de Pau, la division par 4 des émissions de GES du transport ne pourra être atteinte que par une réduction des trafics en part modale, comme le montrent les tableaux suivants</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2015</th> <th>2020</th> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2035</th> <th>2040</th> <th>2045</th> <th>2050</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Voitures</td> <td>68.5%</td> <td>64.0%</td> <td>60.0%</td> <td>58.0%</td> <td>53.0%</td> <td>49.0%</td> <td>40.0%</td> <td>30.0%</td> </tr> <tr> <td>Poids Lourds</td> <td>1.2%</td> <td>1.2%</td> <td>1.2%</td> <td>1.1%</td> <td>1.1%</td> <td>1.1%</td> <td>1.1%</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>Véhicules utilitaires légers</td> <td>2.9%</td> <td>2.8%</td> <td>2.7%</td> <td>2.7%</td> <td>2.6%</td> <td>2.6%</td> <td>2.6%</td> <td>2.5%</td> </tr> <tr> <td>Trains Tramways</td> <td>0.0%</td> <td>2.9%</td> <td>3.0%</td> <td>4.0%</td> <td>5.0%</td> <td>6.0%</td> <td>9.0%</td> <td>9.5%</td> </tr> <tr> <td>Bus</td> <td>6.4%</td> <td>6.5%</td> <td>7.0%</td> <td>6.0%</td> <td>7.0%</td> <td>7.0%</td> <td>10.0%</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>Marche</td> <td>19.1%</td> <td>20.0%</td> <td>20.0%</td> <td>20.0%</td> <td>21.0%</td> <td>22.0%</td> <td>23.0%</td> <td>24.0%</td> </tr> <tr> <td>Vélo</td> <td>1.9%</td> <td>2.3%</td> <td>6.0%</td> <td>8.0%</td> <td>10.0%</td> <td>12.0%</td> <td>14.0%</td> <td>23.0%</td> </tr> <tr> <td>Total déplacements</td> <td>100.0%</td> <td>99.7%</td> <td>99.9%</td> <td>99.8%</td> <td>99.7%</td> <td>99.7%</td> <td>99.7%</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tableau 1 : Agglomération de Pau : évolution des parts modales afin d’atteindre la division par 4 des émissions de GES du transport en 2050.</p>	Année	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	Voitures	68.5%	64.0%	60.0%	58.0%	53.0%	49.0%	40.0%	30.0%	Poids Lourds	1.2%	1.2%	1.2%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	1.0%	Véhicules utilitaires légers	2.9%	2.8%	2.7%	2.7%	2.6%	2.6%	2.6%	2.5%	Trains Tramways	0.0%	2.9%	3.0%	4.0%	5.0%	6.0%	9.0%	9.5%	Bus	6.4%	6.5%	7.0%	6.0%	7.0%	7.0%	10.0%	10.0%	Marche	19.1%	20.0%	20.0%	20.0%	21.0%	22.0%	23.0%	24.0%	Vélo	1.9%	2.3%	6.0%	8.0%	10.0%	12.0%	14.0%	23.0%	Total déplacements	100.0%	99.7%	99.9%	99.8%	99.7%	99.7%	99.7%	100.0%
Année	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050																																																																										
Voitures	68.5%	64.0%	60.0%	58.0%	53.0%	49.0%	40.0%	30.0%																																																																										
Poids Lourds	1.2%	1.2%	1.2%	1.1%	1.1%	1.1%	1.1%	1.0%																																																																										
Véhicules utilitaires légers	2.9%	2.8%	2.7%	2.7%	2.6%	2.6%	2.6%	2.5%																																																																										
Trains Tramways	0.0%	2.9%	3.0%	4.0%	5.0%	6.0%	9.0%	9.5%																																																																										
Bus	6.4%	6.5%	7.0%	6.0%	7.0%	7.0%	10.0%	10.0%																																																																										
Marche	19.1%	20.0%	20.0%	20.0%	21.0%	22.0%	23.0%	24.0%																																																																										
Vélo	1.9%	2.3%	6.0%	8.0%	10.0%	12.0%	14.0%	23.0%																																																																										
Total déplacements	100.0%	99.7%	99.9%	99.8%	99.7%	99.7%	99.7%	100.0%																																																																										

	<p>Année Pau en 2020 Pau en 2050 PTEF en 2050 Voitures 88% 52% 53% Train Tramways 0% 10% 9% Bus 7% 13% 9% Marche 3% 5% 4% Vélo 1% 19% 25% Bilan déplacements hors PL et VUL 100% 100% 100%</p> <p>Tableau 2 : Agglomération de Pau, atteinte de la division par 4 des émissions de GES. Répartition des volumes de mobilités en passager.km et comparaison aux objectifs du PTEF du Shift Project afin d’atteindre une division par des émissions de GES en 2050.</p> <p>Pour la Communauté des Communes Nord Est Béarn</p> <p>Les pourcentages des déplacements sont indiqués ci-dessous :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Année</th> <th>2015</th> <th>2020</th> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2035</th> <th>2040</th> <th>2045</th> <th>2050</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Voitures</td> <td>88.1%</td> <td>87.0%</td> <td>80.0%</td> <td>72.0%</td> <td>65.5%</td> <td>53.0%</td> <td>40.0%</td> <td>25.0%</td> </tr> <tr> <td>Poids Lourds</td> <td>0.4%</td> <td>0.4%</td> <td>0.3%</td> <td>0.3%</td> <td>0.3%</td> <td>0.3%</td> <td>0.3%</td> <td>0.3%</td> </tr> <tr> <td>Véhicules utilitaires légers</td> <td>5.3%</td> <td>4.6%</td> <td>4.5%</td> <td>4.3%</td> <td>4.2%</td> <td>4.2%</td> <td>4.2%</td> <td>4.0%</td> </tr> <tr> <td>Trains Tramways</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>Transport en commun Bus</td> <td>6.2%</td> <td>7.0%</td> <td>10.0%</td> <td>15.0%</td> <td>20.0%</td> <td>30.0%</td> <td>35.0%</td> <td>40.0%</td> </tr> <tr> <td>Marche</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>Vélo</td> <td>0.0%</td> <td>1.0%</td> <td>5.0%</td> <td>8.5%</td> <td>10.0%</td> <td>12.0%</td> <td>20.0%</td> <td>30.0%</td> </tr> <tr> <td>Total déplacements</td> <td>100.0%</td> <td>99.9%</td> <td>99.8%</td> <td>100.2%</td> <td>100.1%</td> <td>99.6%</td> <td>99.6%</td> <td>99.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tableau 3 : CC Nord Est Béarn, trajectoire du Parc IFSSTAR et atteinte de la division par 4 des émissions de GES.</p> <p>Mode de transport CCNEB en 2020 CCNEB en 2050 Objectif PTEF en 2050</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Voitures</td> <td>100%</td> <td>84%</td> <td>53%</td> </tr> <tr> <td>Train régionaux, RER, métro, tramway</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>Autocar, autobus</td> <td>0%</td> <td>4%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>Marche</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>VAE, deux roues électriques légers Vélo</td> <td>0%</td> <td>12%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tableau 4 : CC Nord Est Béarn, Trajectoire du Parc IFSSTAR et atteinte de la division par 4 des émissions de GES. Répartition des passager.km.</p> <p>Le transport est le premier émetteur de GES de l’agglomération de Pau et le second pour la Communauté des Communes Nord Est Béarn.</p> <p>Les émissions de GES du trafic autoroutier A64 représentent</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 9% des émissions du transport de l'Agglomération de Pau, ● 40% des émissions du transport de la Communauté des Communes Nord Est Béarn, <p>trafics sur lesquels les deux collectivités n’ont pas de contrôle. Le transport est en France le seul secteur qui ne voit pas ses émissions de GES diminuer.</p> <p>Note : Les calculs et le document détaillé correspondant sont disponibles auprès du rédacteur.</p> <p>3. Analyse de l’impact du projet sur le changement climatique</p> <p>3.1 En contradiction avec les engagements des PCAET de l’Agglomération de Pau et de la Communauté des Communes Nord Est Béarn.</p>	Année	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	Voitures	88.1%	87.0%	80.0%	72.0%	65.5%	53.0%	40.0%	25.0%	Poids Lourds	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	Véhicules utilitaires légers	5.3%	4.6%	4.5%	4.3%	4.2%	4.2%	4.2%	4.0%	Trains Tramways	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Transport en commun Bus	6.2%	7.0%	10.0%	15.0%	20.0%	30.0%	35.0%	40.0%	Marche	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Vélo	0.0%	1.0%	5.0%	8.5%	10.0%	12.0%	20.0%	30.0%	Total déplacements	100.0%	99.9%	99.8%	100.2%	100.1%	99.6%	99.6%	99.3%	Voitures	100%	84%	53%	Train régionaux, RER, métro, tramway	0%	0%	9%	Autocar, autobus	0%	4%	9%	Marche	0%	0%	4%	VAE, deux roues électriques légers Vélo	0%	12%	25%		100%	100%	100%
Année	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050																																																																																																		
Voitures	88.1%	87.0%	80.0%	72.0%	65.5%	53.0%	40.0%	25.0%																																																																																																		
Poids Lourds	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%																																																																																																		
Véhicules utilitaires légers	5.3%	4.6%	4.5%	4.3%	4.2%	4.2%	4.2%	4.0%																																																																																																		
Trains Tramways	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%																																																																																																		
Transport en commun Bus	6.2%	7.0%	10.0%	15.0%	20.0%	30.0%	35.0%	40.0%																																																																																																		
Marche	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%																																																																																																		
Vélo	0.0%	1.0%	5.0%	8.5%	10.0%	12.0%	20.0%	30.0%																																																																																																		
Total déplacements	100.0%	99.9%	99.8%	100.2%	100.1%	99.6%	99.6%	99.3%																																																																																																		
Voitures	100%	84%	53%																																																																																																							
Train régionaux, RER, métro, tramway	0%	0%	9%																																																																																																							
Autocar, autobus	0%	4%	9%																																																																																																							
Marche	0%	0%	4%																																																																																																							
VAE, deux roues électriques légers Vélo	0%	12%	25%																																																																																																							
	100%	100%	100%																																																																																																							

	<p>3.2 En contradiction avec les engagements du Plan Climats Air Énergie Territoriaux de l'agglomération de Pau et de Plan de Déplacement Urbain.</p> <p>Concernant les déplacements, le PCAET 2018 indique :</p> <p>1. Stratégie, les objectifs du territoire, page 6</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Porter de 3 à 8% la part des déplacements effectués en vélo et de 4 à 10 % celle effectué en transport en commun, ● Élaborer une stratégie concertée de diminution du fret de marchandise. <p>2. Plan d'action, axe 1 Aménager un territoire sobre en carbone page 20,</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Le Plan de Déplacements Urbains qui définit les principes de transport de biens et de personne et planifie des solutions pour proposer une alternative à la voiture, ● Limiter l'urbanisation du territoire : pas plus de 62 ha pour les zones d'activités économiques. <p>Concernant le Plan de Déplacement Urbain</p> <p>Extrait : Axe C : Améliorer la gestion et la connaissance du territoire ACTION 1, RÉDUIRE LES TRAFICS DE TRANSIT POUR APAISER LA VILLE Mesure 3. Aménager le diffuseur de Berlanne (pages 131 et 132)</p> <p>« Toutefois, le SCoT du Grand Pau préconise la réalisation d'une étude sur les impacts de trafic et de développement du territoire. L'urbanisation autour de l'échangeur doit se faire de façon sobre et mesurée. L'échangeur n'a pas vocation à accueillir de nouvelles activités économiques qui auraient pour conséquence l'augmentation du trafic automobile à ses abords... L'impact environnemental d'un échangeur »</p> <p>« Les échangeurs augmentent fortement l'emprise au sol et la consommation d'espace (cultivable, habitée ou support d'habitats naturels). Par ailleurs, ils encouragent et facilitent la vitesse et donc la consommation de carburant et les émissions de gaz à de et de serre. Ils contribuent, le plus souvent, à créer des phénomènes d'insularité écologique, à augmenter le nombre d'animaux morts sur la route, à augmenter la fragmentation écologique ».</p> <p>3.3 Les recommandations de Shift Projet</p> <p>En cohérence avec les propositions du PTEF et en prenant en compte les particularités locales du projet, nos commentaires sont les suivants :</p> <p>1. Le projet d'échangeur est à l'opposé de l'objectif de connexion intermodale. De nombreuses friches industrielles à proximité de la gare de Pau y répondent. Il y a également 35 ha de friches industrielles dans la zone industrielle de Billère - Lescar – Lons, situés entre l'échangeur existant de Lescar et la voie ferrée.</p> <p>2. Du fait de l'électrification massive du transport, il devient évident que le passage vers Saragosse ne se fera plus par le Somport pour les poids lourds (masse rédhibitoire des batteries)</p> <p>3. Le point 3 de l'objectif est obsolète. Mobilité quotidienne / électrification :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Les objectifs de l'échangeur (déconcentration de la rocade par exemple) seront atteints sans échangeur, grâce à la décarbonation de l'économie. ● Phase de transition (coexistence véhicules thermiques / électriques), accès aux quartiers résidentiels des communes situées à l'Est de Pau. Il peut se faire à la fois par l'échangeur actuel Pau Centre et par celui de Soumoulou distant de 13 km.
--	--

	<p>Un échangeur intermédiaire supplémentaire n’apportera donc aucune réduction significative des émissions de CO2 des véhicules thermiques. Il va même contribuer à émettre une quantité significative de GES supplémentaire pour le construire (bitume, béton, métal) et du fait du trafic supplémentaire induit.</p> <p>Une analyse ACV (sur le cycle de vie) montrera donc un impact négatif du projet. Enfin, il va réduire la capacité de compensation carbone du territoire en artificialisant des terres qui vont relarguer le carbone stocké jusqu’à présent (inventaire CITEPA 201910) et n’en stockeront plus par la suite, ce qui va accroître l’impact du projet.</p> <p>10 CITEPA : Utilisation des Terres, Changements d’Affectation des Terres et de la Forêts (UTCATF) https://www.citepa.org/fr/t/theme-utcatf/</p> <p>4.L’environnement</p> <p>4.1. L’environnement des variantes retenues</p> <p>Des inventaires des habitats naturels ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole, présentant différents habitats à enjeux de biodiversité. Parmi ces enjeux, on recense essentiellement la présence de zones humides et un habitat d’intérêt communautaire (les prairies fauchées).</p> <p>Les humains sont à peine mentionnés, limitant leur présence à “des habitations résidentielles accolées au nord-est du giratoire Berlanne pour les plus proches d’entre elles, et de manière plus éloignée, dans le triangle formé par la RD943 à l’est et la rue des Landes à l’ouest”.</p> <p>On protégera les oiseaux, les chauves-souris, et “quelques mammifères” (Ecureuil roux, Hérisson d’Europe...) ; Pour les humains, “habitants : on facilitera leurs déplacements”!</p> <p>La chasse (bien sûr) fait l’objet d’une attention particulière (tableau comparatif des sorties, page 21) : "Elle concerne en outre des terrains agricoles et des espaces utilisés pour des activités de chasse".</p> <p>4.2 Garantir la fluidité et la sécurité du trafic...et respecter la quiétude des riverains”.</p> <p>Des aménagements pour respecter la quiétude des riverains (page 23)</p> <p>Les voies sur lesquelles se raccordera l’échangeur de Pau-Morlaàs sont aujourd’hui communales. Elles doivent être reconfigurées à la fois pour accueillir le futur trafic mais aussi pour garantir la quiétude des riverains. Ainsi, la Communauté d’Agglomération Pau Béarn Pyrénées aura prochainement à se prononcer sur la prise en charge du réaménagement du tronçon du Cami Salié compris entre le futur giratoire à l’échangeur et la rocade (au niveau du giratoire Lémire) qui intégrera des aménagements cyclables et piétonniers et préservera un recul suffisant par rapport aux zones d’habitation et d’activités existantes.</p>
--	--

	<p>D'autre part, des mesures de pacification des chemins adjacents afin de protéger les riverains et éviter des trafics importants sur des voies inappropriées seront prises.</p> <p>Le Cami Salié Est réservé aux riverains est transformé en voie verte. Concrètement, la partie Est du Cami Salié sera traitée en « impasse débouchante », c'est-à-dire avec des panneaux « voie sans issue sauf vélos et piétons » aux deux extrémités de la voie, complétée par un dispositif empêchant physiquement les voitures d'accéder à l'A64 par le Cami Salié Est, ne laissant passer que les piétons et vélos.</p> <p>Cette mesure, en discussion avec les communes concernées, permettra non seulement de réduire les trafics actuels mais aussi de conférer un statut de voie verte structurante pour l'Est de l'agglomération. L'emplacement précis du dispositif sera à définir avec les propriétaires et activités riveraines concernées. Au sud, la route de l'Oussère qui permet de relier le chemin de Mazerolles, fera l'objet d'une limitation de gabarits (interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes).</p> <p>On appréciera les "mesures de pacification des chemins adjacents afin de protéger les riverains et éviter des trafics importants sur des voies inappropriées seront prises."</p> <p>"La fluidité et la sécurité du trafic" d'abord" et la quiétude des riverains" plus tard !</p> <p>Lors de la réunion de concertation tenue en la Mairie de Morlaàs le 15 Mars 2022, il a été indiqué que l'objectif de l'échangeur était d'écouler un trafic de 6700 véhicules par jour en moyenne. On peut dès lors douter que la partie du Cami Salié sur lequel circulera poids lourds, véhicules particuliers et utilitaires puisse permettre la "quiétude" des riverains.</p> <p>Dans sa version sud, la sortie/entrée de l'échangeur et la portion du Cami Salie sur lesquels circulera le trafic est à quelques mètres de 2 lotissements où habitent 300 personnes. Ils vont être les victimes d'une pollution sonore et d'une pollution atmosphérique :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Qui porte atteinte leur intégrité physique, 2. Qui porte atteinte à leur dignité, <p>ce qui est inacceptable.</p> <p>Ces habitants vont être les plus impactés par cet ouvrage. La qualité de vie des habitations et les deux lotissements va être fortement dégradée.</p> <p>Nous serions curieux de connaître " les aménagement" qui vont apporter la quiétude dans une zone où :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Le niveau de bruit va être de 80-90 dB, ● Les émissions de polluants atmosphériques, oxydes d'azote, particules fines, imbrûlés, entre autres, seront omniprésentes. <p>Parler de "préserver la quiétude des riverains" dans ce contexte, tient de l'euphémisme et souligne le peu de considération que les maîtres d'œuvre de ce projet ont pour les habitants. Des élus ne devraient pas tolérer qu'on puisse</p>
--	---

	<p>traiter des populations de la sorte, des populations qui de plus n'ont que peu de se défendre (gens du voyage en particulier, logés actuellement dans l'emprise du projet).</p> <p>4.3 L'artificialisation des sols</p> <p>L'emprise de l'échangeur et annexes est de 11,7 ha dont 5 à 6 de routes et bâtiments (page 21). Une artificialisation des sols de cette ampleur ne semble pas compatible avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale, indiqué dans le Document d'orientation et d'objectifs en regard des engagements du SCOT Tableau page 34.</p> <p>EPCI Objectif de production d'ici 2030 Rythme annuel moyen CAPP 65 ha 4 ha CC Pay de Morlaàs 30 ha 1,9 ha CC d'Ousse Gabas 22 ha 1,4 ha Tableau 3 : Objectifs de production d'offres d'accueil, extraits, Document d'Orientation et Objectifs, version du 11 juillet 2013, page 34.</p> <p>4.4 Éviter, Réduire, Compenser : une démarche vertueuse en faveur de l'environnement</p> <p>Cette démarche établie par le ministère de la Transition écologique et renforcée par le Grenelle de l'environnement répond à une logique en 3 temps.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En priorité, le maître d'ouvrage s'efforce d'éviter les impacts. 2. 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). 3. 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) <p>The shift project avec ses propositions rend inutile cet échangeur, donc évite les impacts sur l'environnement en répondant au mieux à la démarche du ministère de l'environnement.</p> <p>4.5 Analyse du Shift Project sur la biodiversité et les ressources naturelles</p> <p>Le PTEF indique : le dérèglement climatique, l'effondrement de la biodiversité et la raréfaction des ressources naturelles constituent des bouleversements dont les effets se font déjà sentir sur tous les territoires français (Page 215),</p> <p>Une recommandation : utiliser les objectifs de résilience et de transition écologique du territoire pour élaborer ou revisiter les documents de planification, Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT, p. 219)</p> <p>A la lumière de ce constat et de cette recommandation générale, il apparaît évident que les espaces naturels concernés, à vocation agricole, doivent être sanctuarisés (maintien de la biodiversité, maintien de la capacité de production agricole locale, maintien voire l'accroissement de la capacité de séquestration biologique du carbone)</p>
--	--

	<p>De plus, cette zone possède, d'après les agriculteurs locaux, un intérêt majeur du fait de la qualité de ces terres noires. Or, le contexte géopolitique actuel montre toute l'importance de la souveraineté alimentaire.</p> <p>5. Coût prévisionnel</p> <p>Le coût prévisionnel de l'échangeur (p. 23) est de 10 M€ minimum, hors aménagement du rond-point Nobel</p> <p>Compte tenu des impératifs de réduction des émissions GES, il nous paraît plus opportun de consacrer une telle somme à la construction d'infrastructure permettant une réelle diminution des trafics routiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Construction de pistes cyclables : la RD 943 ainsi que la rocade en sont totalement dépourvues. Sur la base d'un coût de 80000 €/km (base piste cyclable construite à Serres Castet), cela permettrait la construction de 125 km de pistes cyclables, ● Développement des transports en commun. ● Construction de parcs de covoiturage facilement accessibles. <p>On pourrait rajouter la construction des murs anti bruit : le niveau de bruit résultant de la circulation sur la A64 et la RD 943 dans la zone résidentielle de Berlanne est de l'ordre de 80 - 90 dB, ce qui constituerait une véritable protection de l'environnement. On rappelle le Plan de Prévention du Bruit du Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques (juillet 2015) , qui incluait la RD 943. 7 ans après, aucun travail d'atténuation du bruit n'a été effectué.</p> <p>La pollution atmosphérique résultant de la circulation routière, est la cause de 42100 morts par an, soit un mort pour 1543 habitants.</p> <p>Des pistes cyclables le long de la RD 943 pourraient constituer une mesure compensatoire. La construction de pistes cyclables le long de la RD 943, n'a pas été considérée comme prioritaire dans le Plan de Déplacement Urbain : Action A4 : Aménager un réseau cyclable</p> <p>6. Conclusion</p> <p>Ce projet est inutile et dommageable, à rebours de tout ce qui devrait être entrepris à l'aube d'une crise climatique avérée. Porté avec insistance depuis 20 ans au moins, il est en train, outre de devenir une absurdité, de porter atteinte à la qualité de vie de 300 personnes.</p> <p>Construire encore et toujours des infrastructures routières alors que les scientifiques appellent à réduire l'empreinte carbone du trafic routier (entre autres) et en faire la publicité est un très mauvais message envoyé à la population par les collectivités locales.</p> <p>Ce projet est en contradiction avec les engagements des Plan Climat Energie (2018 pour l'agglomération de Pau et 2021 pour la Communauté des Communes Nord Est Béarn) et ne va qu'accroître les trafics résultant des activités de logistique, mais aussi le trafic routier sur l'autoroute A64 et la RD943, au détriment de la santé des habitants proche de l'autoroute.</p> <p>Ce projet va à l'inverse de tous les engagements pris dans la réduction des émissions de GES du transport et la lutte contre le réchauffement climatique</p>
--	--

	<p>(Grenelle de l'environnement, Loi de Transition Écologique pour la Croissance Verte de 2015 et Loi Climat et Résilience de 2021)</p> <p>Copie de la page 24 de la Brochure Réf.1 : Projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs (A64) et aménagements urbains connexes. https://www.a64-amenagement.com/amenager-l-autoroute/echangeur-pau-morlaas</p> <p>Références</p> <p>Réf.1 : Projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs(A64) et aménagements urbains connexes. disponible à l'adresse: https://www.a64-amenagement.com/amenager-l-autoroute/echangeur-pau-morlaas</p> <p>Ref.2 : A46 SUD, Concertation Publique, Contribution d'acteur, Contribution des Shifters. https://www.a46sud-amenagement.fr/la-concertation/les-contributions/les-avis/</p> <p>Annexe 1 : Journal le Monde Mardi 1er Mars 2022, Page 15</p> <p>L'humanité et la nature sont en péril. Chaque jour davantage, elles sont poussées jusqu'à leurs limites, voire au-delà, par les impacts toujours plus ravageurs, généralisés et désormais souvent irréversibles du changement climatique d'origine humaine. Ces effets, qui affectent déjà les vies de milliards d'humains, vont s'accélérer quel que soit le rythme de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ils frapperont les sociétés de manière intolérable, multipliant les menaces sur la production alimentaire, l'approvisionnement en eau, la santé humaine, les infrastructures côtières, les économies nationales et la survie d'une grande partie du monde naturel.</p> <p>Avec, à la clé, encore davantage de pénuries, de pauvreté, de famines ou de conflits. Sans mesures urgentes pour limiter la hausse du thermomètre à 1,5 °C par rapport à l'ère préindustrielle, l'adaptation au dérèglement climatique deviendra plus coûteuse, limitée et, dans certains cas, tout simplement impossible.</p> <p>Ce sombre bilan est dressé par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), lundi 28 février, dans le 2e volet de son sixième rapport d'évaluation. Après un premier volet publié en août 2021 sur les bases physiques du changement climatique, l'instance onusienne s'est, cette fois, penchée sur les impacts, les vulnérabilités et l'adaptation à la crise climatique. Elle publiera ensuite un 3e volet en avril, consacré aux solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, avant une synthèse prévue pour septembre.</p> <p>Le nouveau rapport, rédigé par 270 scientifiques du monde entier à partir de l'analyse de 34 000 études, est bien plus alarmant que le précédent qui datait de 2014. S'il se montre une alerte majeure pour les gouvernements, il risque toutefois de voir sa portée limitée, alors que les yeux sont rivés sur la guerre qui fait rage en Ukraine. « Les chercheurs ukrainiens sont restés impliqués tout au long des travaux et nous ont dit que le mieux que le GIEC pouvait faire, c'est de poursuivre son travail », relate Wolfgang Cramer, directeur de recherches (CNRS) à l'Institut méditerranéen de biodiversité et d'écologie marine et continentale et l'un des auteurs du rapport.</p>
--	--

	<p>Annexe 2 : Plan de Déplacements Urbains du Syndicat des Mobilités de Pau -Béarn Pyrénées</p> <p>B- PIÈCES PRINCIPALES</p> <p>3 - PLAN D' ACTIONS</p> <p>Daté du 29 /09/2020</p> <p>Axe C : Améliorer la gestion et la connaissance du territoire</p> <p>ACTION 1 RÉDUIRE LES TRAFICS DE TRANSIT POUR APAISER LA VILLE</p> <p>Mesure 3. Aménager le diffuseur de Berlanne (pages 131 et 132)</p> <p>« L'échangeur est situé à la convergence des deux établissements publics de coopération intercommunale que sont la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées et la Communauté de Communes Nord-Est Béarn. Les activités économiques existantes de la zone Europa et celles de la route de Morlaàs vont bénéficier de ce nouvel échangeur par une accessibilité améliorée »</p> <p>« Toutefois, le SCoT du Grand Pau préconise la réalisation d'une étude sur les impacts de trafic et de développement du territoire. L'urbanisation autour de l'échangeur doit se faire de façon sobre et mesurée. L'échangeur n'a pas vocation à accueillir de nouvelles activités économiques qui auraient pour conséquence l'augmentation du trafic automobile à ses abords.... l'impact environnemental d'un échangeur »</p> <p>Puis plus loin :</p> <p>« Les échangeurs augmentent fortement l'emprise au sol et la consommation d'espace (cultivable, habité ou supports d'habitats naturels). Par ailleurs, ils encouragent et facilitent la vitesse et donc la consommation de carburant et les émissions de gaz à de et de serre.</p> <p>Ils contribuent, le plus souvent, à créer des phénomènes d'insularité écologique, à augmenter le nombre d'animaux morts sur la route, à augmenter la fragmentation écologique ».</p> <p>Outre la confusion entre « échangeur » et « diffuseur », on s'étonne à la lecture du texte de trouver cette action dans le chapitre « Réduire le trafic de transit pour apaiser la ville ». On notera que ce diffuseur a été décidé sans étude d'impact et que le plan d'action, tout en faisant la promotion en souligne tous les inconvénients et nuisances, à l'opposé d'une action « d'apaisement » pour le moins. Les nuisances seront réelles pour les habitants de Berlanne, du moins dans sa partie Sud, proche de l'autoroute, qui subissent déjà la pollution sonore et atmosphérique de l'autoroute 17000 véhicules en 2015) et de la circulation sur la D943, 15 000 véhicules par jour (SCot de Pau, Diagnostic, volume 1 page 74).</p> <p>Le diffuseur détruira 15 ha de terres agricoles et/ou de forêt, pour un coût très élevé (10 M€ minimum pour le seul échangeur + coût des aménagements associés tels le rond-point Nobel), somme qui permettrait la réalisation de 180 km de voies cyclables supplémentaires, reliant les communes voisines à Pau. Cet action permettrait un réel « apaisement de la ville », ou plus précisément une réelle diminution du trafic routier, une réduction des émissions des GES : un vélo réduit les émissions de 0,7 tonnes de CO2 équivalent/an/cycliste (Référence : PCAET de l'agglomération de Pau, Plan d'action, Action 1.3.1. p. 17). Il serait plus ambitieux que le plan de 4 millions d'Euro de l'Action 4 de l'axe A, mesure 3 page 45.</p> <p>Plutôt que le mot « apaiser », le terme « rendre le trafic plus fluide » serait plus approprié, plus compréhensible et plus proche de la réalité physique. Le trafic routier peut en effet se rapprocher du comportement d'un fluide plus que de celui d'un monde à apaiser.</p>
--	--

	<p>Annexe 3 : Trafic induit</p> <p>Le trafic induit désigne la constatation empirique que, si on augmente la capacité et/ou la vitesse sur une infrastructure de transport, un trafic supplémentaire est induit.</p> <p>L'induction de trafic est constatée parmi tous les types de transport lors de l'amélioration de ces derniers : Quand une LGV améliore les temps de parcours d'un train, on constate une induction de trafic. Par exemple, le bilan LOTI de la LGV Est indique que la LGV a amené 4,2Mio de voyageurs ferroviaires supplémentaires, dont 2,3Mio de report modal depuis la route et l'avion et 1,9Mio correspondant à de l'induction de trafic (soit 25% du trafic ferroviaire initial).</p> <p>Le constat est le même lors des créations de tramways et métro : l'amélioration de la qualité de service augmente le trafic. C'est d'ailleurs un élément majeur dans la rentabilité socio-économique de ces projets.</p> <p>Les pistes cyclables, de la même manière, induisent un usage du vélo qui n'aurait pas existé sans elles.</p> <p>Cet effet est également systématiquement constaté après la construction ou la rénovation d'autoroutes : par exemple, d'après son bilan LOTI, page 32, la mise en service de l'A41 nord en 2008 entre Annecy et Genève a généré un report de trafic depuis d'autres routes, mais aussi un trafic nouveau supplémentaire qui en 2014 représente pour 43% du trafic total sur l'axe.</p> <p>Le trafic induit est dû au fait que la demande de déplacement n'est pas une constante, mais bien une variable qui dépend de l'offre de transport à disposition. Concrètement, les gens ajustent leurs déplacements en fonction des temps de trajets.</p> <p>Par exemple : si le multiplex est à 30 minutes, j'irai voir le dernier Star Wars en VO, alors que si le multiplex est à 40 minutes, finalement j'irai à la séance en VF au cinéma à côté de chez moi. Cet exemple de déplacement non contraint par une origine et une destination fixe est loin d'être anecdotique : Rappelons que les déplacements liés au travail ne représentent qu'environ un quart du total des déplacements (EDGT 2015, aire urbaine lyonnaise). Le trafic induit concerne évidemment aussi les trajets domicile-travail. Si une offre d'emploi est à 45 minutes de trajet, j'y réponds, tandis que si elle est à 55 minutes, je vais plutôt préférer cet autre emploi à 20 minutes qui est presque aussi bien (ceci est un exemple). Dans le contexte de l'aire urbaine Lyonnaise l'intérêt pour le marché de l'emploi de l'allongement des distances domicile-travail est presque nul : si je prends l'emploi à 45 minutes d'ici, la personne qui habite à 45 minutes devra alors prendre l'emploi qui est à côté chez moi.</p> <p>Le report modal doit aussi être pris en compte dans l'analyse : si j'ai une usine en région parisienne approvisionnée depuis le port de Marseille, que les camions gagnent en régularité entre Paris et Marseille, je vais être tenté de demander à une entreprise de camion de transporter mes 3 conteneurs de 40 pieds quotidiens plutôt que de passer par la SNCF comme je le faisais jusqu'ici.</p>
--	---

		<p>Du fait de ces mécanismes, quand on ajoute des voies sur une autoroute embouteillée dans une grande métropole, l'effet n'est pas d'améliorer les temps de parcours, mais bien d'ajouter des voitures supplémentaires jusqu'à ce que les temps de parcours soient revenus à leurs niveaux initiaux.</p> <p>L'exemple frappant de l'élargissement en 2011 de la Katy Freeway à Houston devrait avoir servi de leçon, avec une 2x11 voies tout aussi embouteillée en 2014 que l'était la 2x3 voies initiale en 2006 avant l'élargissement.</p> <p>Le concept de trafic induit est connu depuis longtemps¹¹. Il est même à l'origine d'une boutade populaire aux États-Unis : « You can't build your way out of traffic congestion », (« Il n'est pas possible de s'extraire de la congestion routière en augmentant la capacité ») !!</p> <p>Ainsi, en 1992, le Grand Lyon parlait de « faire sauter le Bouchon de Fourvière » en construisant le périphérique nord. Le trafic induit a rapidement fait échec à cette ambition. Aujourd'hui force est de constater que le bouchon de Fourvière n'a pas bougé. Plus généralement, les connaissances scientifiques accumulées ne permettent plus de produire des politiques ignorantes du trafic induit.</p> <p>Concernant ce projet, toutes les entrées de Pau et la rocade, déjà saturées aux heures de pointe, verraient donc leur situation aggravée.</p> <p>¹¹ Trafic induit. Article Wikipedia https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit</p>
24/03/2022	MAZERES-LEZONS	Je ne suis pas favorable à ce projet, qui est à l'encontre des préoccupations environnementales actuelles. Ce projet suppose une artificialisation des sols, donc une menace sur la biodiversité et les écosystèmes....et met en avant encore la voiture comme seul mode de déplacement. Or une politique intelligente de transport et d'intermodalité pourrait être mise en œuvre pour relier au mieux Pau et les communes environnantes. Favoriser les transports en commun avec une offre bien pensée, développer les pistes cyclables....
24/03/2022	MAZERES-LEZONS	Pour faire court:je suis OPPOSÉE à ce projet: Il est complètement représentatif de la folle course en avant de notre société qui refuse de se retourner sur toutes les erreurs de notre passé ,destructrice de la planete;Il est a l'oppose des décisions a prendre pour la préserver Il ne tient aucunement compte des 149 recommandations de la convention citoyenne pour le climat. S'il vous plaît,ouvrez les yeux et ayez du courage ! Utilisez notre argent pour le bien des générations futures et non pour des intérêts immédiats et à courte vue,.
24/03/2022	PAU	Ce projet qui favorise les mobilités motorisées est un mauvais investissement: il ne facilite pas la vie des plus vulnérables : enfants, seniors, accidentés de la vie, personnes à mobilité réduite, cyclistes, rollers, piétons. Il ne favorise pas les modes de déplacements doux. Il ne réduit pas le bruit ni la pollution ni les émissions de CO2.
24/03/2022	PAU	Ce projet est un non sens au vu des enjeux à venir, qui exigent de changer notre mobilité. Les 25 millions d'euros investis dans le "tout camion, tout voiture" nuisent directement à la qualité de vie des habitants de l'agglomération, en encourageant encore et toujours ce mode de transport dont les problèmes sont connus: impact sur le changement climatique, alors que l'urgence est criante et que ce sont les générations qui naissent en ce moment qui souffriront durement de notre refus de prendre ce problème avec le sérieux qu'il mérite. Quel avenir leur préparons nous avec ce bel échangeur, eux qui auront sûrement des

		<p>préoccupations toutes autres que celle d'avoir une bretelle d'autoroute à deux pas. Ce projet ne répond pas au défi de retrouver la proximité.</p> <p>Pollution, et donc problèmes sérieux de santé publique</p> <p>Problèmes de sédentarité liée à la mobilité motorisée, et donc problème grave de santé publique qui s'ajoute à celui de la pollution.</p> <p>Manque d'autonomie des plus jeunes, des plus âgés et des plus précaires, qui n'ont pas le permis ou pas la voiture, ou plus la condition physique pour la conduire</p> <p>dépendance au pétrole ou sans doute au nucléaire avec la voiture électrique en plein essor. Et donc soumission économique forte aux aléas géopolitiques du pétrole et de l'uranium (et aux risques inacceptables inhérents à la production d'énergie nucléaire).</p> <p>Étalement urbain, incarné par Amazon installé sur un champs à proximité du futur échangeur. Il est dit de cette entreprise, sûrement à juste titre, que chaque emploi créé dans un de ses hangars hors-sol en détruit 4 en centre ville dans les commerces de proximité. Les paysages de grands hangars à proximité d'échangeurs sont il bien ceux que nous souhaitons favoriser et développer dans notre territoire? Des alternatives plus humaines, et tout simplement plus belles ont-elles été considérées sérieusement?</p> <p>Problèmes d'insécurité routière</p> <p>Gabegie d'espace qui pourrait être utilisé à d'autre choses qu'à du bitume.</p> <p>Gabegie d'énergie, car pour déplacer une personne on met en mouvement plus de 1,5tonne</p> <p>L'asservissement des instances publiques à ces moyens de transport nocifs et peu porteur d'avenir me désespère. Je ne comprends pas qu'on continue en 2022 à concevoir et réaliser des projets qui favorisent directement une mobilité nuisible au climat, alors que les rapports du GIEC sont sans cesse de plus en plus alarmants, et que les accords de Paris ont été signés en 2015. Pour moi ce projet ignore les rapports et s'assoit sur les engagements de 2015.</p> <p>L'argent des contribuables serait bien mieux dépensé dans les infrastructures cyclables dignes de ce nom (à ce sujet, Morlaas est très mal connecté à Pau et mérite une liaison cyclable), dans les transports en communs ou dans un service ferroviaire (depuis combien de temps attend-on la réouverture de la Pau-Canfranc?).</p> <p>Je ne choisirai bien sûr pas entre les 3 options d'échangeurs, qui sont trois déclinaisons d'un très mauvais scénario, et j'invite à annuler ce projet pour pouvoir en penser d'autres, avec une vision plus élargie du bien commun que nous voulons préserver, du visage que nous voulons donner à notre territoire, et des enjeux d'avenir auxquels nous souhaitons répondre.</p>
24/03/2022	NARCASTET	<p>Ce projet est complètement à l'inverse de ce que nous devrions faire, d'un point de vue écologique.</p> <p>Nous devrions oeuvrer pour réduire les émissions de gaz à effet de serre en incitant à moins circuler en véhicule individuel.</p> <p>A la place, on continue de construire des routes et à se développer comme si la situation n'était pas dramatique! (voir dernier rapport du GIEC).</p> <p>De plus, nous devrions sauvegarder au maximum les terres agricoles car le changement climatique ne va pas s'arrêter d'aggraver la situation dans notre agriculture.</p> <p>Je suis absolument contre ce projet d'échangeur.</p>
24/03/2022	BILLERE	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>En tant que responsable légal de mineurs (et oui j'ai la chance d'être père), je suis opposé à la mise en place d'un nouvel échangeur. Il me semble plus important d'éviter de dégrader la qualité de l'air et un nouvel échangeur engendrera une</p>

		augmentation de la pollution. Avec mes salutations distinguées, Alexis F.
24/03/2022	LONS	Ce serait le quatrième échangeur, entre Emmaüs et Soumoulou, soit sur une vingtaine de kilomètres ! Outre les nuisances très importantes pour le camp des gens du voyage, ce serait encore de l'artificialisation de terres agricoles au profit du développement des transports routiers, soit le contraire des réponses à la crise climatique. En outre, les collectivités publiques dépenseraient des millions d'euros - qui trouveraient facilement meilleur usage - au profit, entre autres, d'une multinationale qui ne paie pas ses impôts, Amazon ! Je suis donc contre ce projet.
24/03/2022	GER	Je suis en totale opposition au projet quelle que soit la variante!!!
24/03/2022	SENDETS	Ce projet d'échangeur n'est tient absolument pas compte des habitants. C'est inopportun.
24/03/2022	MAZERES-LEZONS	il était temps que cet échangeur arrive au vu des problème de circulations le matin et soir , avec de longue files de voitures qui font du sur place et dont certains sont obligés de faire un détour. Une bonne résolution comme la bretelle de la nationale faite à SAUVAGNON reliant l'aéroport.
24/03/2022	PAU	Ce projet d'échangeur est une aberration dangereuse. Cet échangeur n'a d'autre utilité à court terme que de désengorger le nord et le nord-est de Pau aux heures de pointe. Il déplace et aggrave le problème. Il est reconnu que la vitesse supérieure des 6700 voitures jours qui emprunteront le tronçon, augmentera mécaniquement les émissions GES de 10%. Statistiquement les temps de trajets (professionnels, loisirs, consommations) n'ont pas évolué depuis 70 ans; c'est la vitesse et les distances qui évoluent, et avec elles, les nuisances. Nous sommes ici, encore dans un accroissement des consommations et des pollutions. À l'heure où l'énergie coûte de plus en plus cher (la courbe moyenne va s'inverser), où les solutions d'énergies alternatives ne sont pas moins polluantes, il est grand temps pour nos collectivités de prévoir l'avenir de nos territoires d'une manière durable et sans danger. Cette infrastructure développera l'habitat-dortoir, éloigné des emplois et des services obligeant les populations à accroître leurs mobilités inféodées aux transports carbonés, alors que c'est exactement le contraire qu'il faut faire : vivre au plus près de ses activités dans une démarche de relocalisation. De plus, ce projet va détruire des milliers d'hectares de terre agricole les plus riches du département, alors qu'il nous faut penser de plus en plus à développer notre indépendance vivrière, particulièrement sur la ceinture de l'agglomération. Il est prouvé que chaque nouvelle infrastructure routière augmente « par appel d'air » le trafic et les nuisances. Depuis le début des 30 glorieuses, la société s'est développée en fonction de la voiture individuelle, de la consommation irraisonnée et ses lobbies. L'argent public investi devrait pourtant servir à développer le tissu économique local pour rapprocher l'habitat de l'emploi, garantir des mobilités douces et partagées dans une transformation durable et pour une indépendance alimentaire et énergétique associée à une sobriété heureuse de notre société. L'échangeur de la route de Morlaàs en tant que tel ne devrait pas accroître le nombre de véhicules qui vont utiliser l'A64. Il ne fera que transférer des véhicules d'une sortie ou entrée vers une autre. Ce projet est la conséquence d'une urbanisation mal maîtrisée où rien n'a été anticipé. En développant la zone Europa en face du CST Jean Feger de TotalEnergies, les promoteurs du projet et en premier lieu l'Agglo de Pau, (responsabilités partagées entre l'époque Lignières-Cassou et l'époque Bayrou), ont imaginé pouvoir implanter 2000 emplois supplémentaires sur la zone sans prévoir des infrastructures de transports collectifs associés. On n'a pas pensé les transports qui permettraient de désengorger les zones de Serres-Castet au Nord et Idron à l'Est. Car les gens qui

		travaillent dans cette zone viennent pour la plupart de ces deux axes. Aujourd'hui il y a deux bouchons chaque jour: un sur la rocade près de l'échangeur Pau centre, un autre au niveau des rocades entre Idron et Bizanos. Demain, grâce à cet échangeur il y aura... 3 bouchons chaque jour au lieu de 2. La sortie de véhicules et leur accès à la ville par le rond point de l'avenue Alfred Nobel (la route de Morlaàs) vont congestionner l'accès Est de Pau entre la route de Tarbes et l'avenue Nobel. La route de Morlaàs va voir son lot de véhicules saturer, avec l'arrivée depuis l'échangeur actuel de Pau centre. Cet échangeur ne résoudra aucun des problèmes; il va surtout en créer d'autres. De plus, aucun parking pour co-voiturage n'est envisagé dans le projet (l'erreur de Lescar se répète). On a un cas pratique sur l'agglomération : la voie Nord / Sud entre Lons et Billère. elle n'a pas résolu les bouchons sur Lescar, ni sur Lons, il y a désormais 3 bouchons simultanés aux heures de pointe et tout l'axe est bloqué en même temps.
24/03/2022	PAU	Grand projet inutile. Onéreux et climaticide. Relevant d'un monde passé et dépassé. Les responsables seront coupables.
24/03/2022	SENDETS	Bonjour, Au-delà de l'aberration économique et écologique d'un tel projet, de cette folie de construction d'un échangeur à moins de 4.5 kms de celui de Pau, à moins de 10 kms de celui de Lescar et de Soumoulou, avec un impact environnemental certain (artificialisation des sols ...), je vous prie de prendre en compte les quelques éléments suivants afin de tenter de garantir la qualité de vie de notre secteur du cami salié à Sendets, si ce projet devait voir le jour. Je remarque avec surprise et aussi avec colère que l'impact sur notre voie communale n'a absolument pas été pris en compte et que la commune ne fait même pas partie des acteurs associés à ce projet ! Comme quoi, "plus c'est gros, plus ça passe" comme dirait certain.- Délestage de l'est de Pau : bilan actuel du déplacement péri-urbain C'est un problème récurrent : celui du passage de véhicules arrivant des communes voisines de l'est pour atteindre la rocade de Pau du lundi au vendredi en particulier. : Nous subissons un passage journalier d'environ 1200 à 1400 véhicules suite à un comptage déjà effectué par l'ancien maire de la commune, qui a certainement progressé depuis. En tant que riverains de la voie du cami salié, nous constatons que malgré les ralentisseurs sur notre grande ligne droite, certains conducteurs dépassent allégrement les 30 km/h, avec des tentatives de dépassement parfois dangereuses. Heureusement la voie est interdite aux poids lourds. Ces passages interviennent à des plages horaires précises avec une baisse significative le weekend : les gens n'allant pas au travail. En semaine, nous faisons donc avec, sachant qu'il a déjà été demandé à la mairie des mesures concrètes pour assurer la sécurité des riverains et utilisateurs (piétons, cyclistes, bus scolaire) du cami salié avec de nouveaux ralentisseurs, signalisation horizontale retrécissant la chaussée, écluses et/ou chicanes, giratoire sur la départementale 38 avec signalisation spécifique afin de ralentir la circulation venant de l'ouest (Pau) ou de l'est (Andoins, Serres Morlaas ...)- Devenir une impasse ! notre avenir ? De là à devenir une impasse, ce n'est pas envisageable ! Tout le secteur serait enclavé. Avec un détour qui ne fera qu'engorger de nouveaux secteurs (Idron ou bas de Morlaas par exemple), avec des temps de trajets rallongés ... et vu le prix de l'essence ces derniers temps, c'est un point pertinent à prendre en considération. Il convient de réfléchir et de mettre en oeuvre de façon intelligente des mesures appropriées afin de garantir l'accès au cami salié de façon fluide, pacifiée et sécurisée, côté cami salié ouest et cami salié est :- continuer d'interdire l'accès aux camions par la limitation de gabarit- signalisation pertinente concernant l'accès à cette voie (voie pacifiée maxi 30km/h dès l'entrée d'agglomération) - îlot séparateur au début du cami salié ouest et est et giratoire côté D38 indiquant que la voie est limitée en gabarit et réservée aux riverains avec mise en place d'une signalisation verticale et horizontale- pose d'un

		<p>radar routier pédagogique- rétrécissement de la chaussée, ralentisseurs, chicanes ou écluses sur le cami salié afin de réduire la vitesse et de sécuriser les abords d'est en ouest Dans tous les cas, l'accès direct par le cami salié à l'échangeur est inimaginable ! Et c'est là qu'il faut prendre en compte la possibilité d'un dévoiement sous la voirie de l'échangeur d'accès. Le dévoiement du cami salié sous la voirie de l'accès à l'échangeur permettrait de ne pas isoler Sendets ouest et limiter son accès afin de conserver l'accès à la rocade. Il est absolument regrettable que le projet côté Morlaas par la parallèle à l'autoroute (chemin de Brousse) n'ait pas été pris en compte. Visiblement, notre petite commune et surtout notre quartier du cami salié fait les frais de gros projets portés par l'Agglo de Pau depuis de nombreuses années, projets qui auront un impact certain sur le bien vivre de notre secteur, mais également sur l'ensemble de l'agglomération paloise. Tous ces euros ne seraient ils pas mieux dépensés dans d'autres projets d'amélioration globale des moyens de déplacements (parkings relais, bus, navettes, pistes cyclables, voie douce, espaces verts, ...) et de la sécurité routière ? Nous ferons donc preuve de vigilance mais aussi de ténacité pour défendre notre quartier.</p>
24/03/2022	MALAUSSANNE	<p>Ayant passé mon enfance à Morlaas, je connais bien l'entrée nord-est de Pau et sais que le trafic y est très dense. Un échangeur à cet endroit est une infrastructure de plus qui poursuit la promotion du transport routier. Au moment où le GIEC nous dit qu'on doit changer nos modes de vie pour arrêter les émissions de gaz à effet de serre, je préférerais que l'argent prévu pour ce projet aille à des projets d'infrastructures de modes de transport pas ou peu émissifs (comme les pistes cyclables ou les transports en commun terrestres). Je suis opposé à la construction de cet échangeur.</p>
24/03/2022	SENDETS	<p>Suite à la présentation du projet, plusieurs remarques quant aux connexions au réseau secondaire, en particulier au Cami salie. Je me permet en tant que Maire de Sendets de présenter ces remarques au nom de la majorité de notre Conseil Municipal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La voie du Cami Salie est aujourd'hui pour les habitants de notre Commune un axe déterminant pour l'accès au nord de l'agglomération Paloise - Le nord de Pau est un bassin d'emplois très important (de très nombreux habitants de notre commune y travaillent..ex Total énergie) ,c'est aussi l'accès au centre hospitalier et à de nombreuses cliniques de soins... - Le Cami salie est aussi l'accès nord de Pau à de nombreuses communes du nord est du département (Andoins, Serres Morlaas, Limendous ,etc..) - Pour étayer l'importance de cet axe nous avons demandé aux services du Département l'installation de comptages sur ces routes (les comptages sont à ce jour en cours) .Ils vont nous permettre d'évaluer et de quantifier les flux. - Ces comptages nous permettrons avec l'appui du service ingénierie du département et la collaboration des services de l'agglo ,de réfléchir ,analyser et trouver la formule de circulation la mieux adaptée - L'étude devra aussi prendre en compte l'urbanisation déjà assez dense du Cami salie sur la partie Sendetsoise - L'objectif étant d'être prêt pour soumettre la solution retenue à l'Enquete Publique qui aura lieu fin 2023/2024 . En conclusion, une solution est impérativement à trouver..dans le calme ,la sérénité et l'efficacité... <p>Jean Marc PEDEBEARN</p>
24/03/2022	BILLERE	<p>le budget pré établi sera plus bénéfique pour des projets cyclables, ferroviaires, ou transports en commun la pollution est déjà très importante sur la route</p>
24/03/2022	PONTACQ	<p>A quoi bon manifester son opposition à ce projet (totalement aberrant dans la mesure où cet échangeur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - va accroître la circulation de voitures et de camions alors qu'il faut réduire la consommation de pétrole et gazole importé de Russie et de toutes façons diminuer les émissions de GES pour maintenir vivable notre planète dans les

		<p>prochaines décennies -chaque kg de CO2 émis n'importe où sur la planète (et donc ici) aggrave inondations, mégafeux, élévation du niveau de l'océan et autres catastrophes climatiques mortelles partout ailleurs sur la planète et en ce sens ce projet est criminel-</p> <p>-donner encore plus d'avantage concurrentiel à un e-commerçant installé là à dessein alors qu'on prétend favoriser le commerce paalois en difficulté</p> <p>-favoriser la périurbanisation au nord-est de Pau alors qu'on prétend vouloir atteindre le zéro artificialisation des sols) puisque la décision est déjà prise?</p>
25/03/2022	PAU	Privilégier les espaces vélos sur le Cami salie. Trop de voitures dortie inappropriée
25/03/2022	PAU	<p>Pourquoi un investissement énorme (18 à 20 millions) pour un échangeur autoroutier et non pas investir cet argent vers les transports en commun, pistes cyclables (inexistantes d'ailleurs pour aller vers le nord de Pau en dehors des chemin forestier peu roulant pour ceux qui veulent aller travailler en vélo) ?</p> <p>Tout cela pour faciliter le transports des marchandises (Amazon ?) et favoriser certains.</p> <p>Soulager la rocade, oui mais en poussant les usagers à co voiturier, prendre le vélo, le bus, ... n'est ce pas la priorité pour que les générations futures puissent vivre dans un climat acceptable et respirable ?</p>
25/03/2022	PAU	NON, cet échangeur est dépassé, les politiques et les usagers doivent prendre leur responsabilité, nous devons tous nous investir pour le climat et non pas pour le tout voiture ! Allons, plus de bus, plus de vélo, plus de pistes cyclables, plus de co voiturage, oui cela va dans le bon sens mais pas un échangeur autoroutier ! On se croirait revenu dans les années 80 !
25/03/2022	SERRES-MORLAAS	Un budget colossal et beaucoup de nuisances pour les particuliers et riverains. Qui a envie d habiter à côté d un échangeur !? A une époque où nous devrions trouver des solutions autres que camions et voitures!C est une honte!
25/03/2022	LONS	<p>Bonjour, vous trouverez ma contribution complète à cette adresse - https://drive.google.com/file/d/1si_k8-8-b5HiRJ6kaOEezNZLykQ6G_nz/view?usp=sharing</p> <p>Conclusion personnelle sur le projet:</p> <p>Ce projet est inutile, coûteux et dommageable, à rebours de tout ce qui devrait être entrepris à l'aube d'une crise climatique avérée. Porté avec insistance depuis 20 ans au moins, il est en train, outre de devenir une absurdité, de porter atteinte à la qualité de vie de 300 personnes.</p> <p>Construire encore et toujours des infrastructures routières alors que les scientifiques appellent à réduire l'empreinte carbone du trafic routier (entre autres) et en faire la publicité est un très mauvais message envoyé à la population par les collectivités locales.</p> <p>Ce projet est en contradiction avec les engagements des Plan Climat Energie (2018 pour l'agglomération de Pau et 2021 pour la Communauté des Communes Nord Est Béarn) et ne va qu'accroître les trafics résultant des activités de logistique, mais aussi le trafic routier sur l'autoroute A64 et la RD943, au détriment de la santé des habitants proche de l'autoroute.</p> <p>Les documents présentés le 22 mars 2022 montrent bien que l'urgence est là et que nous avons du mal à nous mettre en accord avec nos propres documents validés par les élus.</p> <p>Ce projet va à l'inverse de tous les engagements pris dans la réduction des émissions de GES du transport et la lutte contre le réchauffement climatique (Grenelle de l'environnement, Loi de Transition Écologique pour la Croissance Verte de 2015 et Loi Climat et Résilience de 2021).</p> <p>Nous allons artificialiser des dizaines d'hectares alors que chaque année nous sommes déjà au-dessus de ce que nous avons précisé dans le Schéma de Cohérence territoriale. Nous mettons en place des outils (SCOT, PLUi) mais nous</p>

		<p>ne nous conformons pas à ces documents.</p> <p>De plus, l'agglomération paloise s'est engagée dans une nouvelle démarche en étant accompagnée « 100 villes dans la transition / transformation vers la neutralité carbone ». Ce projet vient en totale contradiction avec cet appel à manifestation d'intérêt.</p> <p>Notre agglomération possède déjà 3 échangeurs à proximité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A l'ouest de l'agglomération avec Lescar, - A Pau avec son échangeur - A l'est avec celui situé à Soumoulou et la route de Tarbes <p>Alors comment justifier un nouvel échangeur qui constituera un « aspirateur à véhicules » et un nouveau moyen pour que les automobilistes déboursent de l'argent pour emprunter ce tronçon.</p> <p>Si celui-ci venait à exister, malgré tous les arguments contre, il faudrait que le tronçon Soumoulou – Lescar soit gratuit pour les particuliers.</p>
25/03/2022	OLORON-SAINTE-MARIE	<p>Je suis fermement opposé à ce projet d'échangeur qui n'est pas compatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre, indispensables pour lutter contre le réchauffement climatique. Le désengorgement du trafic urbain par des voies autoroutières périphériques, en augmentant la distance et la vitesse des véhicules qui l'empruntent, augmentera mécaniquement les émissions de GES. Ce choix est donc celui d'un accroissement des consommations et des pollutions, il encourage le développement d'un habitat péri-urbain éloigné de l'emploi et des services, au détriment des terres agricoles et de l'autonomie des territoires. C'est un choix archaïque, à rebours des préconisations des scientifiques, prédateur pour la biodiversité et qui menace nos conditions d'habitabilité.</p>
25/03/2022	BILLERE	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Tout projet ayant pour but de faciliter les mobilités motorisées aux énergies fossiles va dans le sens contraire de nos engagements internationaux (accord de Paris), nationaux et locaux (PCAET, PDU...) en matière de lutte contre le réchauffement climatique, en ne faisant qu'augmenter les émissions de gaz à effet de serre ainsi que notre dépendance à ces mobilités motorisées, pour nous amener vers un monde invivable. A cela s'ajoutent des conséquences sanitaires liées aux émissions de particules, aux émissions de bruit ou encore à l'encouragement de la sédentarité.</p> <p>En parallèle de ces effets climatiques et sanitaires néfastes, la destruction d'habitat inévitablement conséquente à l'opération constituera une atteinte à la biodiversité que je ne saurais estimer.</p> <p>Pour terminer, ma toute petite expérience de la chose m'amène à croire que l'imperméabilisation des sols ne sera pas compensée de manière satisfaisante par la maîtrise d'ouvrage...</p> <p>Je n'ai hélas pas eu le temps de parcourir l'étude d'impact mais mon petit doigt me dit qu'il n'y sera rien trouvé de convaincant.</p> <p>Comptez sur moi pour porter plainte prochainement.</p> <p>Bisous !</p>
25/03/2022	GAN	<p>1) Plutôt qu'une comparaison en bonne et due forme des 2 variantes (sur la base des trafics, des coûts et des impacts), l'identification de la variante préférentielle – en page 21 du dossier - repose sur des éléments qualitatifs et contestables.-</p> <p>Comment peut-on affirmer que cela permet de soulager le trafic sur les 2 principaux axes routiers quand le trafic reste plus élevé sur la route de Morlaàs (20000 en 2025 et 22100 en 2045) que sur la rocade (17000 en 2025 et 18800 en 2045) d'après des chiffres fournis oralement par Vinci lors de la présentation et que cela oblige à réaliser en plus un passage en dénivelé au giratoire Nobel ?- Il est vrai que le tissu urbain est moins dense au débouché de l'échangeur au sud de la A 64 mais il n'est pas vrai que les pôles d'activité du Nord-Est soient</p>

		<p>rapidement accessibles. Ceci n'est pas vrai dans le cas de la ZA de Berlanne : il faudra parcourir 2km en empruntant la route de Morlaàs, saturée, pour rejoindre l'autoroute alors qu'une bretelle directe de 350m suffirait si la variante nord était choisie. Qu'en pensent Amazon et Chronopost implantés sur la ZA de Berlanne ? - Il est écrit que l'échangeur au sud de la A 64 se développe sur une zone en friche - ce qui est favorable à une opération immobilière d'ampleur ? – mais comment prend-on en compte la situation des gens du voyage très affectée par cette implantation ? Et comment règle-t-on le cas du Cami Salié Est ? S'il est fermé à toute circulation, le trafic va se reporter sur l'avenue du Béarn à Idron. Dans le cas contraire l'activité sur cet axe va croître fortement et la situation des riverains devenir invivable. 2) Au total, on nous présente un dossier pauvre et totalement insuffisant pour justifier la variante préférentielle, mais était-ce possible au regard de données objectives ? Est-ce ainsi que l'on pense bernier les citoyen(ne)s avec des consultations qui n'en sont pas ? 3) Demander la gratuité du péage entre les échangeurs Ouest (Lescar) et Est de Pau.4) Quel type de poste de péage est envisagé ? entièrement automatique ?</p>
25/03/2022	SENDETS	<p>Nous sommes plutôt favorable à la "piétonnisation" du Cami Salié, A CONDITION qu'on nous offre une autre alternative pour rejoindre le nord-est de Pau (et donc le nouvel échangeur). Cette alternative pourrait se trouver dans la réhabilitation, l'élargissement et la remise en circulation du chemin de Mariouline, qu'on pouvait encore emprunter il y a à peine 4 ans. Nous sommes bien conscients que cela représenterait un coût énorme pour la commune. Peut être que des négociations avec la société d'autoroute, le département, la région et l'état permettraient la prise en charge par ses derniers de cette charge financière. Dans le cas contraire, la piétonnisation du Cami Salié n'est pas envisageable car elle pénalisera beaucoup les Sendetsois qui devront faire des km supplémentaires pour rejoindre l'entrée nord-est de Pau.</p>
25/03/2022	PAU	<p>L'association Pau à Vélo s'oppose à ce projet d'échangeur. Le budget de 23 millions d'euros qui lui est alloué dans le cadre du PDU de l'agglomération serait bien mieux placé dans des projets aux services des mobilités alternatives à la voiture. Par exemple, l'existence d'une liaison cyclable sûre et sécurisée entre Pau et Morlaàs fait cruellement défaut. Il est regrettable que la communauté d'agglomération semble apte à trouver des financements aussi importants pour ce type de projet, mais pas pour un véritable réseau cyclable, notamment un réseau express vélo de qualité. A titre de comparaison le budget du réseau cyclable sur l'agglomération est d'à peine plus de 2 millions d'euros dans le PDU, soit dix fois moins que celui de l'échangeur. Ce projet d'échangeur ne fait que permettre d'augmenter les distances et les vitesses parcourues en voiture ou en camion, donc l'étalement urbain et la pollution. Faciliter la circulation en voiture ou en camion ne peut pas contribuer à réduire l'utilisation de ces modes de transport. Les défis du changement climatique, de la pollution, de la sédentarité sont incontournables et rendent caduque voir criminel ce projet d'un autre âge, qui va à rebours d'une transition urgente de nos modes de déplacement, et semble ignorer les derniers rapports du GIEC, les accords de Paris, mais aussi les objectifs du PDU qui sont de réduire la part modale de la voiture dans les déplacements (passer de 70% des déplacements aujourd'hui à 50% en 2030). Afin d'augmenter la qualité de vie des habitants de l'agglomération tout en répondant aux défis des temps présents, le projet d'échangeur doit être annulé, et son budget doit être investi dans des infrastructures qui favorisent réellement un changement des modes de déplacement (comme par exemple un véritable réseau cyclable, ou la création de zones piétonnes dans les centres-bourgs). L'association Pau à Vélo</p>
25/03/2022	SENDETS	<p>Quelle est l'utilité réelle de ce projet ? Cela ne va en aucun cas fluidifier la circulation, Outre les nuisances que cela va apporter aux habitants de Sendets,</p>

		que ce soit pendant la longue durée des travaux que par la circulation intense que cela va créer, nous serons à contre sens de la tendance actuelle qui vise à moins polluer. Je suis bien évidemment contre ce projet qui est une aberration et dont l'utilité est loin d'être prouvée ...
25/03/2022	PAU	Bonjour, je suis contre ce projet d'échangeur autoroutier. Je trouve en effet dommageable qu'autant d'argent soit investi dans des infrastructures routières à l'heure où nous devrions réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Je trouve l'enjeu climatique d'une telle importance que nous devrions plutôt consacrer la majeure partie des budgets à développer les infrastructures qui permettent de se passer de voitures/transports routiers : meilleur réseau de transports en commun en ville (avec plus d'horaires de passages), réseau maillé de pistes cyclables, reporter les échanges de marchandises sur le réseau ferré. Je trouve aussi qu'un tel projet aggraverait la fragmentation écopaysagère.
25/03/2022	SENDETS	Bonjour, Je suis contre la fermeture du cami salié. Habitante sur cette route et empruntant matin et soir celle-ci pour aller travailler ou accéder à Pau, je ne me vois pas faire le tour par Morlaàs ou route de Tarbes. Le trafic est déjà bien chargé sur ces routes en plus aux heures de pointes. Je ne suis pas sur que le projet entraîne un flux supplémentaire de voiture sur cette route, ceux qui l'emprunte c'est pour aller sur Pau et peu de personne je pense l'emprunterons pour prendre l'autoroute. Il y a aussi l'option de la laisser ouverte et si effet, il y a trop de trafic sur cette route et bien on peut envisager de la fermer mais au moins ça ne sera pas sur des suppositions. Cordialement,
25/03/2022	SENDETS	Bonjour, Résidents du Cami Salié avec une maison en front de route, nous ne sommes pas du tout favorable au maintien d'un Cami Salié ouvert comme le préconisent ceux qui viennent des communes voisines et empruntent cette voie tous les jours pour gagner du temps. La fermeture du Cami Salié nous paraît être la meilleure solution même si effectivement cela nous fait faire un détour pour regagner Pau et par la même dépenser plus et émettre un peu plus de CO2... Nous pouvons cependant imaginer mettre en place des plots escamotables après le dépôt de Lapedagne afin de laisser circuler les habitants de Sendets les plus pénalisés (Cami Salié, Castagnère...). Laisser ouvert serait une pure folie ! Le problème de la circulation devant le grand camp de gens du voyage n'a pas été abordé mais il est épineux compte tenu de l'intense circulation piétonne à toute heures du jour et de la nuit. Par ailleurs le projet d'un parking de covoiturage n'a pas non plus été évoqué ni même celui du développement d'un réseau de transport en commun plus efficient. Quand allons nous arrêter de tout faire pour faciliter et/ou imposer l'utilisation de la voiture ! Pensons à nos enfants...
25/03/2022	SENDETS	Le fait que soit envisagée une fermeture de la circulation sur le Cami salie et dc une déviation de la circulation sur des CHEMINS parallèles afin de maintenir un accès à Pau pose un réel problème de densité de trafic. Je suis riveraine du chemin de mariouline et ne souhaite en aucun cas que devant chez moi cela devienne une zone de grand passage, avant tt pour la sécurité de mes enfants. L'éventualité de tt dévier sur l'avenue du Béarn posera un fort problème de trafic également et privera tt simplement les habitants de sendets d'un accès direct au nord de Pau.
25/03/2022	BILLERE	Bonjour, je suis née à Pau en 94 et je suis de retour sur le territoire palois pour mon travail et ma famille depuis fin 2018. J'ai toujours aimé et aime encore beaucoup cette commune pour son charme "de petite ville entourer de nature béarnaise". Mon métier me demande de me déplacer au quotidien sur toute l'agglomération paloise et même légèrement au delà. La nécessité d'un échangeur en plus aux abords de Morlaàs ne s'est jamais fait sentir dans mon quotidien professionnel pourtant, j'effectue plusieurs fois par semaine le trajet de Pau-Nord à Gomer. Il me semble que nous sommes à un moment crucial où l'humain se doit de faire des choix en pleine conscience, pour lui et pour son

		<p>environnement.L'argent publique se doit de servir les citoyens/habitants d'une agglomération, la volonté du toujours plus et encore plus vite ne devrait pas être le leitmotiv de demain. Nous nous devons, pour le futur et pour nos enfants, de nous engager à faire des choix qui tendent vers une harmonie avec la nature et non une volonté de croissance insatiable. En faisant passer un projet comme "la création d'un nouvel échangeur au nord-est de l'agglomération paloise" nous accepterions de financer un projet qui repousse la campagne et fait grandir la ville. Nous accepterions de recouvrir encore un peu plus de nature pour gagner quelques minutes.La commune de Pau n'est pas Bordeaux, l'A64 n'est pas une rocade sur laquelle il est nécessaire de faire naître des échangeurs tous les 5km.Merci de m'avoir lu, j'espère que vous aurez entendu ma voix.Cordialement,Bonne réflexion.</p>
25/03/2022	PONTACQ	<p>Bonjour,Ce projet de bretelle autoroutière est d'un autre age.L'époque de la voiture individuelle est révolue. Le pétrole coute de plus en plus cher et la population du bassin Plois ne sera bientôt plus en mesure de s'offrir des trajets quotidien en voiture individuelle.Étant donné le budget colossal de ce projet, cet argent serait bien mieux employé à aménager des liaisons cyclables sécurisées entre les villages péri urbains et le centre de Pau. Cet argent pourrait aussi bénéficier au renforcement du cadencement des lignes de transport urbaines Idelis et interurbaines de la région Nouvelle Aquitaine.Il serait plus opportun de créer des Parking relais bien placé au abords des axes pénétrants en lieu et place de cette bretelle d'autoroute.Vous n'êtes pas sans connaitre les études qui prouvent que plus l'on créait de route, plus les voitures affluent. Un bien mauvais timing quand on sait qu'en 2025 l'agglomération Paloise devra passer en Zone a Faible Emission. Au moment ou le prix des carburants n'ont jamais été aussi cher, ce projet est obsolète avant même de sortir de terre.En conclusion, je pense que ce projet n'est pas utile, apportera plus de nuisance et va couter cher aux contribuables du département et de l'agglomération.</p>

- Contributions reçues par mail

DATE	COMMUNE	CONTRIBUTION
21/02/2022	NON IDENTIFIEE	Habitant à côté de Morlaàs c'est un excellent projet qui date déjà depuis longtemps et qui va enfin naître car une entreprise voisine a du l'exiger pour s'implanter. Encore faut-il exiger la gratuité entre soumoulou et les car pour retrouver une circulation plus fluide sur la rocade de Pau aux heures de pointe matin et soir. Merci en attendant une suite rapide à sa réalisation
21/02/2022	NON IDENTIFIEE	Bonjour. Je n'ai pas d'avis particulier sur ce projet. Par contre, je souhaiterais vous faire part de mon mécontentement sur vos pratiques. Je n'ai pas souvenir d'avoir utilisé vos autoroutes sans rencontrer de zones de travaux et de ralentissement sur des km et plus. Sans parler des fois où en plein mois d'été, certaines de ces zones ne comportaient aucune personne ni aucun engin mais provoquaient des bouchons énormes. J'ai fait des milliers de km aux US ou en Allemagne sans rencontrer ce genre de problème. Par contre, la tarification n'est pas au ralenti dans ces zones. Cordialement
21/02/2022	HENDAYE	Bonjour, Très bonne initiative. Projet qui atteindra facilement les buts fixés. Cordialement
24/02/2022	NON IDENTIFIEE	Bravo ! depuis le temps que nous l'attendions ! Dommage que les travaux prennent tant de temps ! Nous aimerions tant en profiter ... Merci ! la ville de Pau méritait depuis longtemps cette bretelle ...d'ailleurs au bout du boulevard Il était écrit rond-point de l'autoroute !
25/02/2022	MORLAAS	Bonjour, J'aimerais savoir si vous avez inclus dans votre projet des aménagements pour les riverains qui vont directement être impacté par les plus de 6000 véhicules jour. J'habite en bord de la RD 943, avenue de la résistance. Nous pouvons déjà constater une hausse du trafic certainement dû au développement de la zone industrielle a proximité. Je souhaite fortement attiré votre attention ainsi qu'aux élus locaux sur ce point. Des solutions doivent exister pour pouvoir contenter tout le monde, comme un revêtement routier anti bruit, des murs antibruit... Merci de votre attention.
03/03/2022	NON IDENTIFIEE	Je souhaitais vous faire part de ma préoccupation quant au projet d'échangeur autoroutier débouchant sur la route de l'Oussère à Idron. Propriétaire d'une maison et d'un terrain sur cette voie, je suis plutôt dubitatif et inquiet quant à l'augmentation du trafic que provoquera cet échangeur sur une voie qui n'est absolument pas adaptée à de tels flux de véhicules. Je comprends, au vu des documents, que les camions seront déviés vers la rocade, mais restent les véhicules de particuliers. Quelles décisions concrètes comptez-vous prendre pour ne pas saturer la route de l'Oussère ?
11/03/2022	SERRES-MORLAAS	Bonjour, Je comprends bien entendu l'intérêt de ce nouvel échangeur au Nord-Est de Pau. Toutefois, je crains que les aménagements prévus ne soient une nouvelle contrainte pour les communes à proximité. Aux heures de pointe la route Morlaas-Pau (D943) est fortement congestionnée. Et pour les résidents de Serres-Morlaas (ce qui est mon cas) l'accès depuis la D538 est périlleuse tant le flux de véhicule est important, voire impossible.

11/03/2022	SENDETS	<p>Comment les habitants à l'est de l'échangeur pourront ils "traverser" la zone de l'échangeur pour rejoindre les routes à l'ouest de l'échangeur (alfred nobel) ? Sans pour autant devoir faire un detour par morlaas et surcharger encore plus le rond point route de morlaas ? Comment rejoindre l'autoroute depuis les villages à l'est de l'échangeur ?</p>
12/03/2022	IDRON	<p>Le giratoire sur le chemin du Cami Salié va de fait générer un flux de véhicule venant de l'autoroute vers la route de l'Oussère, inadaptée à ce surplus de circulation. La mise en place de la limitation de gabarit n'empêchera pas la circulation des véhicules léger notamment en période de pointe, générant une forte circulation sur cette voie communale. Je recommande de supprimer le giratoire prévu et de diriger l'intégralité du flux de circulation sur la route du Cami Salié OUEST. Pour permettre malgré tout l'usage communale de la route du Cami Salié, je propose de réaliser une jonction directe de voirie entre la route du Cami Salié EST vers la route de l'Oussere.</p>
23/03/2022	SENDETS	<p>Bonjour,</p> <p>La concertation du projet d'échangeur Pau-Morlaas de l'A64 se termine le 25/03/2022.</p> <p>Votre site ne publie plus ou peu d'avis ces derniers jours, ce qui n'est pas normal...</p> <p>Pourtant, beaucoup de personnes postent des avis qui ne sont pas publiés sur votre site, personnes qui reviennent vers moi pour me questionner sur le sujet. Veuillez noter que ces avis respectent votre charte.</p> <p>Cet espace dédié doit pouvoir fonctionner correctement pour laisser les gens s'exprimer librement et cela jusqu'à la fin de la concertation.</p> <p>Entre les dysfonctionnements constatés tous les Weekend depuis le début de la concertation et ceux de cette semaine (WE inclus), beaucoup de personnes se sont découragées à réessayer de poster un nouvel avis. Pourtant tous ces avis comptent et doivent pouvoir être pris en compte puis publiés sur votre site pour garantir votre impartialité.</p> <p>Merci de faire le nécessaire pour remédier à tous ces problèmes. Les jours sont maintenant comptés...</p> <p>Cordialement</p>

• Contributions par lettre T



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

25 FEV. 2022

Les objectifs du projet :

Sentant le 20^e siècle retardé

La variante préférentielle proposée :

Ne pas faire de nouveaux échangeurs et chercher à freiner la déperdition d'énergie consommée.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

Autre sujet : Penser aux générations qui suivront.

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

25 FEV. 2022

Les objectifs du projet :

L'intérêt même de ce projet n'est pas évident: il n'a aucun impact effectif concernant la circulation routière de nos terres, j'ajoute pour ceux arrivés à Pau ou venant de Pau. On peut seulement espérer une meilleure fluidité sur la rocade, entre les échangeurs Centre et Est; à ce sujet, il serait bon de rendre la circulation gratuite entre les 3 échangeurs sur l'autoroute.

La variante préférentielle proposée :

Par connaissance des autres variantes, moi, ici, l'accès à l'échangeur tel que représenté, paraît un peu compliqué, surtout pour les véhicules qui viennent du sud de Pau. En outre, même si je ne suis pas concerné, la restriction d'utilisation de la Cami Salée pour rejoindre le village de l'Est de Pau me paraît difficilement acceptable pour les habitants de ces communes: cela serait une "punition".

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

A voir... Toute suppression de carrefour de véhicules peut paraître bénéfique

Autre sujet: Quels impacts sur l'écosystème?

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

25 FEV. 2022

Les objectifs du projet :

trop proche de l'échangeur Pau-centre.

La variante préférentielle proposée :

L'idéal serait une sortie près de l'aire de repos. Tous ces aménagements vont favoriser le flot de voitures.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voies communales) :

Pensez aux riverains et à la tranquillité des hommes et des animaux.

Autre sujet : les embouteillages de la rocade durent très peu de temps



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

28 FEV. 2022

Les objectifs du projet :

Je pense que votre projet est
 fondamentalement très bon et
 plus simple
 UN GILET JAUNE

La variante préférentielle proposée :

celle du tunnel mais moins
 chère pour les collectivités

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

vous pouvez faire mieux la
 réhabilitation des voiries pour les collectivités

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur... 28 FEV. 2022

Les objectifs du projet :

FAVORABLE

La variante préférentielle proposée :

FAVORABLE

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

INDISPENSABLE et à poursuivre sur les grands points de l'urbanisme et de la route de Bordeaux

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur... 28 FEV. 2022

Les objectifs du projet :

Je pense que le projet est tout à fait convenable et très à propos

La variante préférentielle proposée :

~~est-il prévu quelques aménagements pour la circulation des bicyclettes~~

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

est-il prévu quelques aménagements pour la circulation des bicyclettes, le franchissement du rond point Nobel étant actuellement dangereux.

Autre sujet :



28 FEV. 2022

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

*Les Poids lourds Utilisent de plus en plus les Routes Nationales tellement le prix des Autoroutes a floué.
(c'était pour payer les Retraites Qui, ton C... !!)*

La variante préférentielle proposée :

Les Gens vont de plus en plus Réutiliser les routes Nationales tellement les prix des Autoroutes sont élevés.

Les aménagements connexes :

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Auj les Autoroutes sont plus sûres et bien, mais dans le pays le plus taxé du monde, ça suffit.

Autre sujet :

à E c'est aussi le prix du Carburant en France. En Espagne 80% des Autoroutes sont

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :

Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

A. Méditer.

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet > Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier > Adresse postale :

PS: Un Français qui en a fait d'être pis peu en Con...

Les informations personnelles sont recueillies par le service des Vinci Autoroutes, les de vous informer et de recueillir vos avis sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) en amont de la concertation publique. Vous disposez d'un droit de consultation, de rectification et, le cas échéant, d'un droit à l'effacement, à la limitation, d'opposition à la portabilité ou les données à caractère personnel vous concernant en contactant notre Délégué à la Protection des Données Personnelles à l'adresse suivante : dpo@vinci-autoroutes.com. Vous disposez d'un droit d'introduire une réclamation auprès de la CNIL.

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Je suis opposé, il ya déjà 3 échangeurs sur 25 km, je ne vois plus l'utilité de en ajouter 1 de plus.
J'habite IZAON et je ne vois AUCUN intérêt

La variante préférentielle proposée :

Amenagement du réseau existant en faisant 4 voies sur les axes très fréquentés.
ou RÉDUIRE le péage

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Le coût est trop élevé en rapport avec le bénéfice attendu

Autre sujet : Mettre la gratuité entre les 4 échangeurs



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

- Favorable au projet
- le désengorgement en provenance de Morlaàs est à revoir.

La variante préférentielle proposée :

- Accès tous véhicules à revoir
- les coûts entre les 3 SORTIES pour désengorger la rocade (sont-ils revus à la baisse)

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

.....

La variante préférentielle proposée :

.....

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Trop de bouchons aux heures de Pointe

Autre sujet :

J'approuve complètement le projet



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Habitant Serres-Morlaàs et passant quotidiennement sur le Chemin Saubé pour aller à Pau, si la partie "est" n'est plus autorisée, il faudrait nous laisser

La variante préférentielle proposée :

l'accès au chemin de Mariouline qui actuellement n'est plus entretenu ni autorisé à la circulation.
Merci

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

.....

Autre sujet :

.....



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

.....

La variante préférentielle proposée :

Par quelle(s) raison(s) le projet au Nord de l'autoroute n'a pas été retenu.
 (Entrée/Sortie commune MORLAAS)

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

.....

Autre sujet :

.....



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

ACCES DIRECT AUTOROUTE DEPUIS MORLAAS

La variante préférentielle proposée :

OK !!

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

OK

Autre sujet : /



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

ACCES DIRECT AUTOROUTE depuis MORLAAS

La variante préférentielle proposée :

OK

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

OK.

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

C'est une très bonne idée

La variante préférentielle proposée :

OK oui

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Oui

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Inutilité vu proximité échangeur de Pau centre.
Gaspillage de fond public.

La variante préférentielle proposée :

Pau - Morlaàs plus logique temps qu'à faire et non idoine.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

tout à fait d'accord -
 nouvel accès à l'autoroute nécessaire à l'est -
 l'agglomération se développe dans cette direction
 actuellement l'aggl vers l'Ouest est saturé

La variante préférentielle proposée :

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

dénivelé utile pour désengorger ce rond point
 saturé à certaines heures (bouchons sur
 tous ses accès)

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Très bonne idée

La variante préférentielle proposée :

Aucune

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Attention la rocade et pont / atame

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

*Il faut désenclaver l'Est de PAU, notamment en tant que
base et développer l'activité des entreprises sur le bac
de MORLAAS.*

La variante préférentielle proposée :

Ille serait parfaite

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

*Ces aménagements seraient indispensables aux vues
des encombrements déjà présent sur ce rond-point
de l'avenue Alfred Nobel et de la rocade.*

Autre sujet :

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 1 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Beaucoup trop d'argent pour un échangeur à environ 10 minutes déjà présent.

Comment les coproducteurs trouvent-ils l'argent ? État et Vinci en augmentant

La variante préférentielle proposée :

les taxes et le prix des autoroutes et les autres ?

Et si la rentabilité n'est pas atteinte ? Vinci va encore demander à l'état de combler la marge à gagner ? Donc encore des impôts ?

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voies communales) :

Développez plutôt une vraie voie de contournement de Pau comme à Ascar près de l'entrée d'autoroute vers avec + de sécurité

Autre sujet : + de fluidité trafic avec moins de congestion aux heures de pointe.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :

02 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

La variante préférentielle proposée :

Difficile de donner un avis sans avoir
connaissance des autres options étudiées
que je n'ai pas trouvées sur le site

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

La sortie pour les gros gabarits paraît être
tordeuse pour rejoindre la rocade ou l'échangeur
venant de MORLAAS

Autre sujet :



02 MARS 2022

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

accès à Pau / Morlaàs
Bon projet pour un meilleur

La variante préférentielle proposée :

La variante est la mieux avec un minimum de travaux et de nuisances pour les zones résidentielles

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

Pas d'avis

Autre sujet :



h

PAU BEARN
Pyrénées
Communauté d'Agglomération

PAU



02 MARS 2022

VINCI
AUTOMOBILES

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Beaucoup d'argent par un besoin non justifié
puisque 2 sorties ~~q~~ sont disponibles pas très
loin

La variante préférentielle proposée :

Va amener à densifier le trafic au sud
de la rocade ... Déplace le problème sans
le résoudre -

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

- 2 MARS 2022

Les objectifs du projet :

La variante préférentielle proposée :

D'accord avec la variante Sud -

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

D'accord -

Autre sujet :

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

R.O.I. démentie au regard de
la circulation réelle !!! => NON!

La variante préférentielle proposée :

SI VRAIMENT indis pensable -> ECHANGEUR
au Niveau Av. Alfred NOBEL! (PAS LA OÙ!
c'est prévu.)

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

CHEMIN OUSSERE DOIT RESTER CE CHEMIN

Autre sujet :

A ABANDONNER !!!

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):

1

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

le projet semble fiable.
Reste à voir.

La variante préférentielle proposée :

Je défend l'agriculture qui est
un accès convenable à leurs Terres qui
est leur outil de TRAVAIL

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

faire attention à l'activité
Agricole. "préserver les accès" et autre

Autre sujet :

François Laborde. président cantonal.
PAU est.

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T.
N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

objectif bon mais mal étudié
sur les sortie

La variante préférentielle proposée :

Préférable sortie Nord Plus Facile, sortie
Sud: le chemin du Sabiez Cami Salie n'est pas en
un rond point
au il faut aménager un passage supérieur ou
inférieur.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

il faut faire plus le Cami Salie 2 fois de voie
et raccorder au Rond Point Nobel.
sortie autoroute les aménagements de sortie Taillebrière

Autre sujet: Préférable sortie Nord sur Rond Point Berlanne



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur... 03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Nécessaires

La variante préférentielle proposée :

*Sortie trop proche de la rocade ce qui
le Cami Salic est très surligné avec des
voies de circulation étroites.*

*Une échangeur sur la rocade vers Tolous aurait
été plus approprié*

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

*Très bien, tout ce qui permettra le désen-
gorgement de la rocade sera le bienvenu*

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur... 03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

de tronçon entre les échangeurs 9.1 et celui-ci sera-t-il gratuit ?

La variante préférentielle proposée :

Est-il prévu un accès depuis Haxelès ? Pour ne pas avoir à aller jusqu'au giratoire Nabel.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Très bonne idée, cela va fluidifier le trafic.

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

— ne voit pas l'intérêt de cet échangeur
alors que deux échangeurs se trouvent à côté
— dépenses pharamineuses pour quelle plus value ?
— avec comme prévues des travaux sur
l'environnement

La variante préférentielle proposée :

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Autre sujet :

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Un échangeur indispensable par le Nord de Pau et des communes environnantes, et une nécessité par les entreprises présentes.

La variante préférentielle proposée :

Le site choisi est idéal : connexion rapide avec la rocade, évite d'engorger l'avenue Nibel au niveau du pont de Norlebd et peu d'habitation à l'endroit choisi.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

De préférence un passage souterrain plutôt que aérien par le rond point Nibel, une nécessité par le Cami Julie dont l'état laisse à

Autre sujet :

dédier à l'endroit des aménagements



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Très bien = un accès de plus à l'A64

La variante préférentielle proposée :

Très bien.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

Préférence pour la version sous terrain
du franchissement du rond point

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Habitant le haut d'IDRON je suis d'accord pour ce projet pour faciliter le trafic. Par contre j'aimerais que les tarifs d'autoroutes n'augmentent pas trop

La variante préférentielle proposée :

.....

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

.....

Autre sujet :

.....



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

seront atteints si l'on désature la rocade Nord en privilégiant la gratuité du tronçon entre les 2 échangeurs Est et Ouest pour les usages de la communauté.

La variante préférentielle proposée :

me paraît pertinente et équilibrée

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

RAS

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

03 MARS 2022

Les objectifs du projet :

FAVORABLE

La variante préférentielle proposée :

FAVORABLE

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

FAVORABLE

Autre sujet : REFAIRE LA CHAUSSEÉE AVENUE ALFRED NOBEL



07 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

L'objectif de désengorger la rocade et de répartir le trafic en donnant un accès direct aux entreprises sur l'A64

La variante préférable proposée :

Présente-t-elle un véritable gain de temps en rapport aux investissements prévus ?

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Variante et aménagements sur l'air en adéquation avec le projet.

Autre sujet :

Cet échangeur en contre-pente de ceux de Pau et Jaurmoulan est proche de habitations et commerces !!!

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :

Dans quelle commune habitez-vous ?

Quid du bruit ? et véhicules

Nom :

Prénom :

07 MARS 2022



PAU BÉARN PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

VILLE DE
PAU



VINCI
AUTOROUTES

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

ne sont pas clairs = le pb principale de facilitation de l'accès à l'aéroport de Pau depuis l'Est de Pau et notamment depuis les zones d'activité de Berlanne et Europe ne me semble ni franchement abordé, ni traité de façon satisfaisante.

La variante préférentielle proposée :

est une solution par défaut, donc avec défauts = l'interchange est positionné en fonction du "vide" à l'Est de l'avenue Alfred Nobel, et non entre l'avenue Alfred Nobel et la RD817 à l'Ouest du croisement - cette solution aurait dû être fixée très tôt, pour entendre les aménagements vants de cette zone.

Les aménagements connexes (passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) : d'importance des travaux antérieurs = catégoriques, mais à l'heure actuelle par rapport aux remarques des collectivités régionales ci-dessus.

Autre sujet : Comment sanctionner les erreurs dramatiques des deux derniers projets depuis le premier projet de l'avenue de Berlanne ?

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):

07 MARS 2022



PAU BEARN PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

VILLE DE
PAU



VINCI
AUTOROUTES

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T.
N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Intéressant

Comment est imaginé la circulation pour le site de l'agglomération avec ce nouveau échangeur ? Plus de passage ? Quelles prévisions ?

La variante préférentielle proposée :

Préférence pour la variante Herbas et non Edouard.

Dans une zone plus industrielle et moins impactante pour EDROU

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

La rocade va-t-elle subir d'autres aménagements en plus de ceux prévus ?

Autre sujet :

Quels impacts sur la rocade et la route de Tachet ? Plus de passage ? Moins de passage ?

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Excellente initiative / gain de temps espéré
y aura-t-il un parking? comment sera-t-il?
date prévue d'ouverture du échangeur?

La variante préférentielle proposée :

.....
.....
.....

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

La zone d'activités qui va se développer sera-t-elle
attractive pour l'implantation d'entreprises?

Autre sujet :

.....

08 MARS 2022

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

utile pour tous ceux qui viennent de la zone
Morlaàs etc

La variante préférentielle proposée :

celle présentée est bien sentant en arrivant au rond point Nébou.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Prevoir un parking pour le covoiturage plus grand que
celui de la sortie la lettre.

Prevoir également un bus à la halte par les personnes se rendant

Autre sujet : dans le centre de PA

09 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Mise en service précoce quand ?

La variante préférentielle proposée :

Quelle est-elle ?

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

- QUAND ? commenceraient les TRAVAUX ?
- DURÉE des TRAVAUX ?
- HORAIRES des travaux = Jour ? Nuit ?

Autre sujet : Accessibilité zone Europe pendant les TRAVAUX ? Temps de TRAJET depuis PAU, les deux ?

Structure d'informations (facultatif) :

FORON ...

09 MARS 2022



PAU PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

VILLE DE
PAU



VINCI
AÉROPORTES

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Comment peut-on justifier un tel échangeur (et sa dépense associée) à 3.8 km de l'échangeur Tau contre ? Bien qu'habitant à Adron je ne vois pas l'intérêt de cet aménagement.

La variante préférentielle proposée :

Aucune. Suppression de ce projet. Si maintenu pourquoi pas une sortie sur le Rond-Point Argenté route de Morlaàs.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Si le chemin du Cami Salia est coupé aux véhicules, alors la circulation venant de l'Est saturera les autres voies dont l'Av du Béarn, seconde route de Tarbes.
Autres sujets : OK pour le passage dénivelé du giratoire Nobel.

10 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Ce projet est indispensable pour le développement des communes concernées.

La variante préférentielle proposée :

Où? Aménagement du giratoire Lermie.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Analyser le volume de véhicules après aménagement du giratoire Lermie.

Autre sujet : Est-ce que l'autoroute entre ce nouvel échangeur et ceux de Pau centre et Lescar sera gratuite ?

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :



11 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

De l'est à la rocade est essentiel - le transfert d'une partie du trafic sur l'autoroute est possible en demandant un tarif préférentiel entre Béarn et Lescar.

La variante préférentielle proposée :

Le variante adoptée auprès des industriels de Béarn et des habitants du Nord Béarn - Une bretelle directe avec péage automatique entre Lescar et le rond point de Béarnne Seguit + efficacité que l'aménagement du rond point Total.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Avec un intérêt du passage aménagé au rond point Total. Dépense inutile.

Autre sujet :

Calendrier de réalisation beaucoup trop long.

11 MARS 2022

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

L'objectif de reporter sur l'autoroute une partie du trafic de transit ne sera réalisé que si le tronçon Bérleann - Lezou est gratuit. Cela n'est fait dans bien des villes.

La variante préférentielle proposée :

L'accès des habitants de Seudest via le comité va être supprimé. Cela va impliquer un trafic + important via la route de Morlaas et puis via le chemin Centre Gabon à Bérleann qui est déjà trop fréquenté comme raccourci.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

Bonne idée, mais difficile d'imaginer à quoi ça va ressembler. Aucun plan ou maquette disponible.

Autre sujet :



14 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

.....
.....
.....

La variante préférentielle proposée :

.....
.....
.....

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

.....
.....

Autre sujet : PRIERE DE PRÉVOIR DES AIRES DE COVOITURAGE !

15 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Je m'oppose à ce projet
Dépenser autant d'argent, presque 19M€
juste pour un échangeur, ne paraît inutile.
Je pense que cet argent public devrait
être mieux utilisé - une fois de plus, on
La variante préférentielle proposée : bétonne sans penser à

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) : pas une
métropole - Soyons réaliste
J'espère que ce projet
ne verra jamais le jour

Autre sujet :

15 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

favorable à ce projet et à cette variante
néanmoins le rond-point de sortie devrait
être accès sur le chemin du Cami Salé -

La variante préférentielle proposée :

variante choisie avec connexion au
RD 817 par Bd de l'Industrie juste
après les jardins ouvriers -

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Passage surélevé au giratoire Nobel

Autre sujet : Rendre gratuite la Traversée de Pau Nord par l'Autosole



16 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Très Bien

La variante préférentielle proposée :

La plus adaptée ; elle évite les Branches au Grand Pail de Berleme (cette)

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Il espère que la Tronçan SQUADOU LO - L'ESCAR sera gratuite. Cela évitera une autoroute de sortie entre les Tronçans pour des raisons économiques

Autre sujet : faire une piste cyclable entre le feu de DORNAS Beline au giratoire HOBEL

16 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Enfin !! on va pouvoir mieux circuler.
Merci à vous tous de porter ce projet !!

La variante préférentielle proposée :

Circuit ORANGE sans aucun doute!

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

très bonne idée !! si la voie qui passe
sous le Rond Point est la Rocade
A penser aux vélos et piétons...

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur... 21 MARS 2022

Les objectifs du projet :

accès direct depuis ZI nord Berlesonne

La variante préférentielle proposée :

• Pas la meilleure et très coûteuse (rond point total à "étages")
 la desserte immédiate de la ZI de Berlesonne était + logique - utilisateurs en nombre (cf. le nouveau Amazon)

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voies communales):

Utilité ?? Coûteux exp.
 grand détour venant de Morlaàs pour arriver à l'échangeur -

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

21 MARS 2022

Les objectifs du projet :

Avis très favorable au projet.

La variante préférentielle proposée :

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Prévoir un grand parking co-voiturage SVP.

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

21 MARS 2022

Les objectifs du projet :

ok

La variante préférentielle proposée :

ok

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Il ne s'agit pas pacifique le chemin car il s'agit est. situation quotidienne par nombre habitant - zones rurales, sentiers, anciens, usage, risque d'engorgement. Autre sujet: des autres axes - Av. Alfred Nobel, route de Tignes, qui sont déjà très denses aux heures de pointe.



PAU BÉARN
PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

VILLE DE
PAU



21 MARS 2022

VINCI
AUTOROUTES

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

L'échangeur "MORLAAS" sera le bienvenu, pour désengorger celui de Pau-Centre toujours plein aux heures de pointe.

La variante préférentielle proposée :

Tout à fait favorable en tant qu'Idronnais

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Bonne solution pour fluidifier le trafic des personnes qui ne font que traverser ce carrefour

Autre sujet :



22 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Pourquoi ne réalise t-on pas la sortie
frèche initialement à MORLAAS BERLANNE?
Ce serait beaucoup plus simple -

La variante préférentielle proposée :

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Autre sujet :

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Habitant Morlaàs depuis 19 ans, cette
sorte d'autoroute est très attendue
Notamment pour fluidifier le trafic aux
sorties d'autoroute de Pau et Soumaiden

La variante préférentielle proposée :

Cette variante n'est pas ma préférée : en
venant du Nord du département, la route
de Morlaàs et l'avenue Alfred Nobel risquent
d'être très chargées...

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Passage dénivelé par le giratoire Nobel,
indispensable. Le Cami Salie Ouest sera-t-il
accessible par aller en direction de Morlaàs ?

Autre sujet :



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Afin de les congestions de circulation aux heures de pointe dans l'agglomération la section de l'autoroute entre l'échangeur de Soumoulen et celui de Lescar doit être gratuite

La variante préférentielle proposée :

Avis favorable tel qu'il est présenté

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Autre sujet :



24 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Plus bien → devrait permettre de désengorger la route Pau-Centre → opportunités pour Amazon également!

La variante préférentielle proposée :

?? Plus logique de faire l'échangeur au niveau du pont de l'avenue Alfred Nobel??

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Autre sujet :

Pourquoi ne pas faire l'échangeur au niveau du pont de l'Av. Al. Nobel?

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Cet échangeur est nécessaire, il est dommage qu'il n'ait pas été réalisé plus tôt _____
La gratuité entre Pau-Morlaas, Pau Centre, Pau Lescar est-elle envisagée, ceci _____
pour favoriser le délestage de la partie concernée de la RD817 ? _____

La variante préférentielle proposée :

La variante 3 (Sud) me semble d'un accès compliqué, avec plusieurs carrefours. _____
De plus, un lotissement relativement neuf, avec une quarantaine d'habitations, _____
situé au nord du Chemin Salié, va être considérablement affecté ! Ne peut-on pas _____
envisager un accès plus direct depuis la RD817 ? => voir schéma joint _____
Si la variante 3 (Sud) ne peut être modifié, je préfère la variante 2 (Nord)

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Si l'accès à l'échangeur (variante sud) est amélioré, et le délestage efficace, pourquoi _____
ne pas favoriser le trafic Pau Morlaas du rond-point Nobel au lieu du trafic RD817 ? _____

Autre sujet : L'accès et surtout la sortie de l'autoroute A64 n° 10 devrait être ré- _____
aménagementé avec des bretelles pour tourner à droite sans passer par _____
le rond point Mitterrand. Il y a souvent des bouchons énormes ! _____





28 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

C'est surtout pour AZON !
Est-ce qu'AZON va participer au financement du projet ?

La variante préférentielle proposée :

Elle existe déjà !

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Pas de commentaires.
**NON A LA VOIE SANS ISSUE
CANTON SA LIE**

Autre sujet : Est-ce que cela va créer de l'enclavement au dessus du SMIIC ? Vous avez pensé au bruit

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :
D: ...itez-vous ? : générer par le passage de 6700 véhicules/jour

28 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

La variante préférentielle proposée :

La variante nord car j'habite sur la
cote sud.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

En cas de choix de la variante sud je suis
pour la fermeture de celui-ci à la circulation
mais favorable à une solution qui ne nous impacte

Autre sujet :

pas trop sur le trajet vers Pau
Ex ouvrir la route marquée au habitant du camus de



28 MARS 2022



Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Sont clairs.

La variante préférentielle proposée :

Ce n'est pas ma variante préférée. La variante 2 avait ma préférence.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Avec la variante retenue (3), il me semble indispensables.

Autre sujet :

Les travaux étant largement financés par les contributeurs locaux, gratuité pour eux du tronçon Pau est / Pau centre

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

il faut aussi prendre en compte le désengorgement de la route Morlaàs - Pau souvent encombrée et avec des temps de parcours de + de 20 min au lieu de 5

La variante préférentielle proposée :

elle n'est pas la meilleure solution pour les Morlaisiens. il faut que l'accès à l'échangeur se fasse au nord de l'A64

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales):

ces travaux entraînent des contraintes pendant de long mois et il faut savoir que le Camille Calixte sert quasi à dégriser l'avenue

Autre sujet : Alfred Nobel

29 MARS 2022



PAU BÉARN
Communauté d'Agglomération

VILLE DE
PAU



VINCI
AUTOROUTES

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Vue le trafic routier en espérance
le projet d'échangeur est devenu
nécessaire.

La variante préférentielle proposée :

La variante n°3 se terminant par
un rond-point au niveau du chemin
de l'Oussie me paraît cohérent. Il sera
bien de savoir si un remembrement se fera?

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales) :

Si ce projet se réalise j'aurais aimé le temps
venu si nous devions d'acquiescer les emprises seulement
ou bien les parcelles concernées entières.

Autre sujet : J'ai en possession des terrains de l'angle du
cami Sabie et Boulevard de l'Oussie à Pau et Idron.



PAU BÉARN
PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

VILLE DE
PAU



29 MARS 2022

VINCI
AUTOROUTES

Du lundi 21 février au vendredi 25 mars 2022, donnez votre avis en postant simplement cette lettre T. N'ajoutez pas de timbre, elle est préaffranchie.

Donnez votre avis, posez votre question sur...

Les objectifs du projet :

Le développement des zones d'activités telles que la ZI Barbone nécessite la création de l'échangeur Pau-Morlaàs et permettra ainsi de rendre la circulation plus fluide plus particulièrement aux heures de pointe en engorgement au rdpt Point TOTAL Énergies

La variante préférentielle proposée :

Bonne solution sous réserve d'aménagement du Cami Solé afin de densifier la circulation jusqu'à rejoindre l'autoroute A64 en permettant le transit des poids lourds sans perturber les V.L.

Les aménagements connexes

(passage dénivelé sur la rocade et aménagement des voiries communales)

le passage dénivelé assurera une circulation plus fluide à l'arrivée sur le Rd Point, avec un atout sécurité évident.

Autre sujet :

- Contributions via les fiches avis

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur :
 l'opportunité du projet d'échangeur
 la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes
 autre sujet

- 2 MARS 2027

le bien être des gens qui vont travailler sur Pau

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
 Dans quelle commune habitez-vous ?

-		_____
A		_____
B		_____
C		_____
x		_____
D		_____
x		_____
E		_____
F		_____
G		_____
H		_____
I		_____
J		_____
K		_____
L		_____
M		_____
N		_____
O		_____
P		_____
Q		_____
R		_____
S		_____
T		_____
U		_____
V		_____
W		_____
X		_____
Y		_____
Z		_____

Les informations auxquelles vous avez accès sur ce portail de concertation ont été recueillies en vertu de votre mission de recueillir les observations et avis des citoyens concernés par le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Ces données personnelles sont conservées pendant le délai de prescription prévu par l'article 475 du Code de Commerce. Vous pouvez à tout moment exercer vos droits d'accès, de rectification et de suppression en vous adressant à l'adresse suivante : concertation@vinci-autoroutes.com. Vous pouvez également exercer vos droits d'accès, de rectification et de suppression en vous adressant à l'adresse suivante : concertation@vinci-autoroutes.com. Vous pouvez également exercer vos droits d'accès, de rectification et de suppression en vous adressant à l'adresse suivante : concertation@vinci-autoroutes.com.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur les aménagements connexes

la variante Sud préférentielle autre sujet

- 2 MARS 2022

par moi la variante Nord est plus adaptée.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet

> Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

> Adresse postale

LESPIELLE

Les informations personnelles sont recueillies par le comité d'État (CE) de l'État. Elles sont destinées à l'évaluation des impacts du projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant la durée du projet afin de permettre aux citoyens de donner leur avis en toute connaissance de cause. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, de suppression et de la limitation, d'opposition et de la portabilité sur les données à caractère personnel vous concernant en contactant votre Député(e) à l'Assemblée Nationale. Vous disposez également d'un droit d'accès et de la limitation des données de la CE.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur les aménagements connexes

la variante Sud préférentielle autre sujet

- 2 MARS 2022

Projet très bien expliqué par M. Roumante de ce jour (le 01/03/22) et suis très inquiete des travaux qui vont engendrer une desobocage de circulation -

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet

> Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

> Adresse postale

Les informations personnelles sont recueillies par le comité d'État (CE) de l'État. Elles sont destinées à l'évaluation des impacts du projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant la durée du projet afin de permettre aux citoyens de donner leur avis en toute connaissance de cause. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, de suppression et de la limitation, d'opposition et de la portabilité sur les données à caractère personnel vous concernant en contactant votre Député(e) à l'Assemblée Nationale. Vous disposez également d'un droit d'accès et de la limitation des données de la CE.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur les aménagements connexes

la variante Sud préférentielle autre sujet

- 2 MARS 2022

OK pour échangeur Pau-Morlaàs

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):

Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet

= Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

> Adresse postale

Les informations personnelles sont recueillies par le service DSD (Département des Services Divers) de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant le durée du projet afin de garantir un suivi et de répondre de manière appropriée. Pour déposer un avis ou une question, le bénéficiaire est le service de concertation de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques et la Direction d'Équipement et de Projets de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées. Pour déposer un avis ou une question, le bénéficiaire est la Direction d'Équipement et de Projets de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées. Pour déposer un avis ou une question, le bénéficiaire est la Direction d'Équipement et de Projets de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur les aménagements connexes

la variante Sud préférentielle autre sujet

- 2 MARS 2022

2 Interrogations : (2 personnes) **Note KN**
- L'échangeur ne sert à rien pour aller de Serre-Morlaàs vers la route de B...
- Il y a bcp de camions (de plus en plus) drainés vers la zone de Beilanne -> ceux-ci resteront et ne vont pas emprunter l'échangeur.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):

Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet

= Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

> Adresse postale

Les informations personnelles sont recueillies par le service DSD (Département des Services Divers) de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant le durée du projet afin de garantir un suivi et de répondre de manière appropriée. Pour déposer un avis ou une question, le bénéficiaire est le service de concertation de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques et la Direction d'Équipement et de Projets de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées. Pour déposer un avis ou une question, le bénéficiaire est la Direction d'Équipement et de Projets de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées. Pour déposer un avis ou une question, le bénéficiaire est la Direction d'Équipement et de Projets de la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Protection maximale des environnements à faire le plus rapidement.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) : OUI NON

Dans quelle commune habitez-vous ?

N _____
P _____
 Je m'abonne à la newsletter du projet
- Adresse email : _____
 Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier
- Adresse postale _____

Les informations personnelles sont recueillies par le service AD (AD) (département) afin de vous informer et de faciliter vos démarches administratives sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant la durée du projet puis détruites par la suite. Pour plus d'informations, il est possible d'adresser une demande d'accès, de modification ou de suppression de vos données à l'adresse suivante : service.ad@pau-bearn-pyrenees.fr. Vous pouvez également contacter le service AD par téléphone au 05 49 00 00 00.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Projet d'échangeur très attendu.
Je préfère largement la variante sud

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :

Dans quelle commune habitez-vous ?

N _____
P _____
 Je m'abonne à la newsletter du projet
- Adresse email : _____
 Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier
- Adresse postale _____


Les informations personnelles sont recueillies par le service AD (AD) (département) afin de vous informer et de faciliter vos démarches administratives sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant la durée du projet puis détruites par la suite. Pour plus d'informations, il est possible d'adresser une demande d'accès, de modification ou de suppression de vos données à l'adresse suivante : service.ad@pau-bearn-pyrenees.fr. Vous pouvez également contacter le service AD par téléphone au 05 49 00 00 00.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Les agriculteurs
du canton voudraient être
associés à la réflexion
du projet.



Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ? :

N° :
Pr :
 > 3
 > 3
—
—

Les informations personnelles sont recueillies par le service SP 3000 (services) afin de vous informer et de répondre aux éventuelles observations sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Vos données personnelles seront conservées pendant la durée du projet pour permettre aux services PAU et de la région de vous adresser les documents d'information et de consultation à la fin de la concertation. Elles pourront être utilisées par les services PAU et de la région pour des fins d'information et de consultation. Elles ne seront pas communiquées à des tiers. Vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de suppression et de rétractation de vos données personnelles. Vous pouvez contacter le service SP 3000 (services) au 05 59 00 00 00 pour plus d'informations.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

La variante Nord serait plus efficace aux
faucilles de pontes pour désorganiser le
nord point de TOTAL.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ? :

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet
- Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier
- Adresse postale :

Les informations personnelles sont recueillies par le service SP 3000 (services) afin de vous informer et de répondre aux éventuelles observations sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Vos données personnelles seront conservées pendant la durée du projet pour permettre aux services PAU et de la région de vous adresser les documents d'information et de consultation à la fin de la concertation. Elles pourront être utilisées par les services PAU et de la région pour des fins d'information et de consultation. Elles ne seront pas communiquées à des tiers. Vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de suppression et de rétractation de vos données personnelles. Vous pouvez contacter le service SP 3000 (services) au 05 59 00 00 00 pour plus d'informations.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Echangeur à créer au plus vite

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Je m'abonne à la newsletter du projet

> Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

> Adresse postale

Les informations personnelles sont recueillies par le décret 487 (2012) relatif aux données de vos adresses et de recevoir les éventuelles communications sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant la durée du projet pour permettre une durée d'un an à compter de sa fin ou de sa mise à disposition. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression d'informations et de la possibilité de vous opposer à l'utilisation de vos données personnelles. Vous disposez également d'un droit de rétractation. Pour plus d'informations, consultez le site Internet de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques : www.pyrnees-atlantiques.gouv.fr rubrique "Services aux usagers".

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Je suis délégué structure des cantons de PAU EST et propriétaire riverain de l'échangeur futur.

Je demande que mon nom soit associé à être associé à la réunion tout au long de l'évolution du projet.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Les informations personnelles sont recueillies par le décret 487 (2012) relatif aux données de vos adresses et de recevoir les éventuelles communications sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles sont conservées pendant la durée du projet pour permettre une durée d'un an à compter de sa fin ou de sa mise à disposition. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression d'informations et de la possibilité de vous opposer à l'utilisation de vos données personnelles. Vous disposez également d'un droit de rétractation. Pour plus d'informations, consultez le site Internet de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques : www.pyrnees-atlantiques.gouv.fr rubrique "Services aux usagers".



CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Quels aménagements anti-bruit le long de la rampe secteur I DRON? (Rond point Super-V et Jusquin sont plutôt route de Tarbes !!) Lotissement Arrago Park déjà bien impacté par le bruit depuis ouverture Rocade 1991. Lotissement résidentiel existant depuis 1976 !!

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
 Dans quelle commune habitez-vous ? :

Les observations personnelles sont accueillies par le comité d'ADP (ADP) accompagné par le comité de concertation et de médiation des aménagements connexes sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles seront conservées pendant le temps du projet pour permettre aux élus d'un ou de plusieurs communes de se faire entendre. Tous les aspects d'un état d'avis, de consultation et de concertation sont à l'initiative de la Commission d'Agglomération et de la Préfecture. Pour plus d'informations, contactez le Comité d'Agglomération des Pyrénées-Atlantiques à l'adresse suivante : adp@pyrenees-atlantiques.com. Tous les aspects d'un état d'avis ou de concertation sont à l'initiative de la Commission d'Agglomération et de la Préfecture.



CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Je ne vois aucun intérêt en tant que riverain ou utilisateur de l'autoroute. Cela ne fera qu'ajouter du trafic au trafic déjà intense à l'est de Pau. Cela va à l'encontre de la réduction de la pollution !!

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
 Dans quelle commune habitez-vous ? :

Les observations personnelles sont accueillies par le comité d'ADP (ADP) accompagné par le comité de concertation et de médiation des aménagements connexes sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles seront conservées pendant le temps du projet pour permettre aux élus d'un ou de plusieurs communes de se faire entendre. Tous les aspects d'un état d'avis, de consultation et de concertation sont à l'initiative de la Commission d'Agglomération et de la Préfecture. Pour plus d'informations, contactez le Comité d'Agglomération des Pyrénées-Atlantiques à l'adresse suivante : adp@pyrenees-atlantiques.com. Tous les aspects d'un état d'avis ou de concertation sont à l'initiative de la Commission d'Agglomération et de la Préfecture.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Plus ~~de~~ travail à faire sur le
résumé des discussions des
réunions de concertation et
leur réponse sur le site
Cordialement

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :
Prénom :
N° :
> A

> B

Les informations personnelles sont recueillies par le conseil ASPL (2017) autorisation de son titulaire et de recueillir les données relatives au projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Vos données personnelles sont conservées pendant la durée du projet puis détruites par ASPL (2017) conformément à la loi sur le droit d'accès, de rectification et de suppression d'informations, à la loi Informatique, d'Automatique et à la possibilité de se faire inscrire sur la liste des personnes ne devant pas être divulguées. Pour en savoir plus, contactez le Service Clientèle de l'Agence Régionale d'Urbanisme des Pyrénées Atlantiques au numéro vert 0800 00 00 00.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

La présence de l'échangeur
ne va-t-elle pas compliquer
la circulation sur l'axe
Lembeye - Pau, déjà
surchargé aux heures
de pointe, notamment le
bas de côte de Morlaàs,
quartier Berlanno, jusqu'au
RD Point "total" ?

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :
Prénom :
 Je m'abonne à la newsletter du projet
> Adresse email :
 Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier
> Adresse postale

Les informations personnelles sont recueillies par le conseil ASPL (2017) autorisation de son titulaire et de recueillir les données relatives au projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Vos données personnelles sont conservées pendant la durée du projet puis détruites par ASPL (2017) conformément à la loi sur le droit d'accès, de rectification et de suppression d'informations, à la loi Informatique, d'Automatique et à la possibilité de se faire inscrire sur la liste des personnes ne devant pas être divulguées. Pour en savoir plus, contactez le Service Clientèle de l'Agence Régionale d'Urbanisme des Pyrénées Atlantiques au numéro vert 0800 00 00 00.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Tout est OK d'emplacement d'une société
de 7 véhicules, j'imagine d'autoroute
pour me déplacer à Bayonne, Bordeaux ou
Toulouse. L'échangeur est une bonne chose,
domicilié à Hendays ce projet facilitera mes
déplacements. En revanche la fermeture de
Rami Salie m'est pas possible à mon sens.
L'accès à la voie Nord et primordiale
en matière de sécurité. La variante Nord
est plus adaptée avec une section Sud de rond point de Bayonne.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom

Prén

Je m'intéresse à la concertation sur ce projet

» Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

» Adresse postale

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Je ne vois pas l'intérêt d'un tel
projet, et tout donné qu'il existe
des échangeurs à Pau, à l'ouest
côté de l'A64 et à
Sourmaury, côté est.
Argent gaspillé, l'usage sur
terres d'urbanisation non
accroissement de la mobilité est
d'ailleurs à l'accent de menaces
actuels.

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

» Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

» Adresse postale

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

interrogation sur les accès à Sendets suite à la création de la zone verte le chemin de l'œuvre va t-il être aménagé et en perpendiculaire, le chemin de Haury qui est actuellement "sauf venaires" va t-il être pris d'avant pour entrer au centre du village ?

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet

- Adresse :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

- Adresse postale :

Les informations personnelles que vous fournissez par le biais de ce formulaire sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles ainsi que vos coordonnées sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Elles sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Elles sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Il n'y aura donc plus d'accès direct aux Alfred Nibel - Sendets!
C'est regrettable, car c'est vraiment un raccourci intéressant malgré la 12 des d'ânes!
Cela entraîne des détours de plusieurs kilomètres (au nord, en bas de Morlaàs, ou au sud par la route d'Ichoux).
Je suis très déçu!

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet

- Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

- Adresse postale :

Les informations personnelles que vous fournissez par le biais de ce formulaire sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles ainsi que vos coordonnées sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Elles sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Elles sont destinées à être utilisées pour l'étude et la réalisation de l'ouvrage d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÏS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle autre sujet
 les aménagements connexes

*Non à la fermeture du chemin de Lauri Salie, accès principale de la commune de Seudets au NORD EST de PAU.
Il faut étudier une solution permettant de conserver cet accès en limitant l'impact sur l'accroissement de la circulation.*

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Non _____
Prér _____
 Je _____
> Adresse email : _____
 Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier
> Adresse postale _____

Les informations personnelles sont recueillies par le service ADP (2010) Interurbain afin de vous répondre et de recueillir vos éventuelles observations sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Ces données personnelles seront conservées pendant la durée du projet pour permettre aux ADP d'être en mesure de vous répondre. Vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de vos données. L'opérateur et le prestataire de la concertation s'engagent à ne pas communiquer vos données à des tiers. Pour en savoir plus sur vos droits, consultez le site de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL).

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÏS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle autre sujet
 les aménagements connexes

*Le projet d'échangeur Pau-Morlaàs
Est attendu depuis de nombreuses années.
Cependant la variante Sud n'est pas une
variante autoroutière. Si elle de la variante
à côté de gens du voyage ne me donne pas la
possibilité de laisser ma voiture. Je remplurais
l'autoroute toute puis de Tolomai Houlouin
pour le Nord.
Notre de Seudets, je me rend toute le samedi
sur cette commune et j'emplurais la commune.
la fermeture de cet axe va engager la venue
du Pacem, rallonge le temps de route et crée
les problèmes de la commune de Seudets de
les ponts de Nord et Eau autoroutière pour le
commune de Nord - la variante Nord est à fermer à mon sens.*

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Non _____
Prér _____
 Je m'abonne à la newsletter du projet
> Adresse email : _____
 Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier
> Adresse postale _____

Les informations personnelles sont recueillies par le service ADP (2010) Interurbain afin de vous répondre et de recueillir vos éventuelles observations sur le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Ces données personnelles seront conservées pendant la durée du projet pour permettre aux ADP d'être en mesure de vous répondre. Vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de vos données. L'opérateur et le prestataire de la concertation s'engagent à ne pas communiquer vos données à des tiers. Pour en savoir plus sur vos droits, consultez le site de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL).

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÀS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle
 les aménagements connexes autre sujet

Pour améliorer la circulation de la rocade, il faut bien sûr rendre la piézo justifié entre les deux échangeurs (il me semble que c'est le cas à Pau, de Morlaàs)

Pour obtenir plus d'informations (facultatif) :

Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Préno

Je m

> Adre

Je le

> Adre

Les informations personnelles sont recueillies par le service AP (APC) pour vous permettre de nous adresser et de recevoir vos éventuelles observations sur le projet d'échangeur autoroutier. Ces données personnelles seront conservées pendant la durée du projet pour permettre aux services de l'Etat et de la Région de nous adresser des avis et recommandations. Elles seront utilisées à des fins de concertation et de suivi de l'opération et à la possibilité de les diffuser à caractère général afin d'assurer une meilleure concertation et la prise en compte des éventuelles recommandations. Elles seront diffusées d'ici fin 2014.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÏS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle les aménagements connexes autre sujet

En pleine crise climatique ^{et énergétique} que devrions-nous nous contraindre à questionner nos modes de déplacements et nos modes de consommation, cet échangeur est-il vraiment nécessaire ? La préservation des terres et forêts permet d'absorber nos émissions de CO₂, il y a déjà un échangeur à Pau et un autre plus loin à Lescar. N'y a-t-il pas d'autres alternatives qui prennent en compte les enjeux de notre époque ?

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Nom :

Prénom :

Je m'abonne à la newsletter du projet

- Adresse email :

Je souhaite recevoir le dossier de concertation par courrier

- Adresse postale :

Les informations personnelles fournies volontairement par les participants à la concertation sont destinées à améliorer le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles seront utilisées pendant la durée du projet pour permettre de tenir à jour et à compléter de la base de données. Elles pourront être diffusées et être utilisées à cet effet par les services de l'État, les collectivités locales, les entreprises, les associations, les médias et les journalistes. Elles pourront être communiquées à des tiers pour des raisons de sécurité, de santé publique ou de sécurité nationale. Elles pourront être diffusées à des fins de recherche scientifique. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de prosélytisme ou de propagande. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de publicité. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion commerciale. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de produits ou de services. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de personnes physiques ou morales. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de produits ou de services. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de personnes physiques ou morales. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de produits ou de services. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de personnes physiques ou morales.

CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ÉCHANGEUR DE PAU-MORLAÏS (A64) ET SES AMÉNAGEMENTS URBAINS CONNEXES

Donnez votre avis, posez votre question

Mon avis / ma question porte sur : l'opportunité du projet d'échangeur la variante Sud préférentielle les aménagements connexes autre sujet

J'espère que les camions font passer par la Roca de au moment des transverse car passer par Ousse R. de la Pyramide ou par sur des devient les dangereuse soit de é. le a Ousse
Bonne Réception

Pour obtenir plus d'informations (facultatif):
Dans quelle commune habitez-vous ?

Les informations personnelles fournies volontairement par les participants à la concertation sont destinées à améliorer le projet d'échangeur autoroutier Pau-Morlaàs (A64) et ses aménagements connexes. Les données personnelles seront utilisées pendant la durée du projet pour permettre de tenir à jour et à compléter de la base de données. Elles pourront être diffusées et être utilisées à cet effet par les services de l'État, les collectivités locales, les entreprises, les associations, les médias et les journalistes. Elles pourront être communiquées à des tiers pour des raisons de sécurité, de santé publique ou de sécurité nationale. Elles pourront être diffusées à des fins de recherche scientifique. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de prosélytisme ou de propagande. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de publicité. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion commerciale. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de produits ou de services. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de personnes physiques ou morales. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de produits ou de services. Elles ne sont pas destinées à être diffusées à des fins de promotion de personnes physiques ou morales.

• Contributions sous forme de documents

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

Dossier de concertation publique- contribution de Bernard LALANNE PAU

Le dossier de concertation publique est présenté dans l'éditorial du préfet du département :

1-1 Edito de Eric Spitz ,préfet des Pyrénées Atlantiques

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

1-2 Commentaire

A l'heure de la transition énergétique, on ne peut que souligner l'absence de la référence à l'accord de Paris par le représentant de l'État, accord qui engage notre pays :

L'objectif à long terme de l'accord de Paris en matière de température est de maintenir l'augmentation de la température moyenne de la planète bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de préférence de limiter l'augmentation à 1,5 °C,

[Accord de Paris sur le climat — Wikipédia \(wikipedia.org\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_de_Paris_sur_le_climat)

Pour répondre à cet objectif, le shift project a commis le rapport :

THE SHIFT PROJECT Climat, crises : le plan de transformation de l'économie française,
Ed. Odile Jacob

Nous allons examiner ce projet à la lumière de ce rapport qui représente le plan raisonnable pour répondre à l'objectif de décarbonation du pays à l'horizon 2050.

Les éléments du dossier de concertation apparaissent dans les paragraphes notés x-1 et les réponses du shift project dans les paragraphes x-2

2-1 Les études préliminaires : le temps de maturation du projet

Dès les années 2010, plusieurs études ont été engagées pour préciser le besoin et fixer les grands enjeux du projet pour le territoire. Pour répondre à cette attente et en appui des études de faisabilité, l'État a validé le principe de la création d'un nouvel échangeur autoroutier à l'est de Pau et a demandé à VINCI Autoroutes d'engager ce projet d'initiative locale, soutenu par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn.

2-2. The shift project page 219

Une recommandation :

procéder à un moratoire sur les projets d'infrastructures, pour analyser systématiquement une évaluation ex ante orientée résilience et transition écologique.

La cohérence. Mettre en cohérence politiques et actions avec les objectifs et la vision sobre et résiliente du territoire.

3-1 UN NOUVEL ÉCHANGEUR À L'EST DE PAU : POUR QUOI ? POUR QUI ?

1/ Améliorer la desserte du territoire nord et est de l'agglomération
2/ Favoriser une meilleure répartition du trafic entre les différents échangeurs
3/ Reporter une partie du trafic de transit sur l'autoroute Pau est un passage obligé pour les nombreux véhicules, dont les poids lourds, circulant sur l'axe nord-sud via l'A65, l'A64 et la RN134 en direction de Saragosse. Aujourd'hui, ils empruntent la rocade en sortant à l'échangeur Pau-Centre et concourent ainsi à la saturation du trafic sur les routes secondaires du nord de l'agglomération

3-2 The shift project dans son rapport contient trois paragraphes sur le sujet : le fret, la mobilité quotidienne et la mobilité longue distance.

Pour le fret page 96 on trouve les propositions :

- baisse de 60 % de des tonnes-kilomètres pour les produits agricoles
- baisse de 40 % de la vente de voitures neuves
- sortie complète du charbon

Page 99 nous pouvons capitaliser sur la complémentarité existante entre rail et route, en développant des terminaux de connexion inter-modaux.

Le projet d'échangeur est à l'opposé de cet objectif : de nombreuses friches industrielles à proximité de la gare de Pau y répondent.

Page 100 Électrifier le transport routier : tout ce qui roule doit être électrique

Il devient évident que le passage vers Saragosse ne se fera plus par le Somport pour les poids lourds. Le point 3 de l'objectif est obsolète.

Page 108-19 La mobilité quotidienne

Aujourd'hui, 65 % des déplacements locaux sont effectués en voiture pour 83 % des distances parcourues. Pour réduire de 85 % la demande en énergie, la voiture n'assurera plus que 35 % des distances parcourues. Les objectifs de l'échangeur seront donc atteints sans échangeur, grâce à la décarbonation de l'économie.

4-1 ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER : une démarche vertueuse en faveur de l'environnement

Cette démarche établie par le ministère de la Transition écologique et renforcée par le Grenelle de l'environnement répond à une logique en 3 temps. En priorité, le maître d'ouvrage s'efforce d'éviter les impacts. Si cela n'est pas possible, il cherche à les réduire ou les limiter par des mesures dites de réduction (par exemple : installation de clôtures à maille fine autour du chantier empêchant la petite faune de pénétrer dans les zones en travaux). Enfin, si malgré ces

efforts, des impacts résiduels sont constatés, il devra mettre en place des mesures de compensation de ces derniers (par exemple : construction de mares à batraciens)

4-2 The shift project avec ses propositions rend inutile cet échangeur, donc évite les impacts sur l'environnement en répondant au mieux à la démarche du ministère de l'environnement.

5-1 BIODIVERSITÉ : des habitats naturels à prendre en compte Des inventaires des habitats naturels ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole, présentant différents habitats à enjeux de biodiversité. Parmi ces enjeux, on recense essentiellement la présence de zones humides et un habitat d'intérêt communautaire (les prairies fauchées).

5-2 The shift project page 215

Le dérèglement climatique, l'effondrement de la biodiversité et la raréfaction des ressources naturelles constituent des bouleversements dont les effets se font déjà sentir sur tous les territoires français.

Une recommandation page 219, utiliser les objectifs de résilience et de transition écologique du territoire pour élaborer ou révisiter les documents de planification, Plan local d'urbanisme intercommunal, (PLUI, SCOT...)

CONCLUSION

A la lumière des propositions faites pour limiter le réchauffement climatique et répondre à la raréfaction et au renchérissement des ressources fossiles, ce projet d'échangeur paraît infondé, inadapté et dommageable. Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, l'effort annuel doit être de l'ampleur de l'impact du COVID, avec ses effets immédiats sur le trafic routier.

Bernard LALANNE 7 avenue Paul Tissandier 64000 PAU



Association Anim'Ousse-ère

Intervention lors de la présentation du projet de l'échangeur auto routier Pau-Idron le mercredi 2 mars 2022 à 17h Mairie de Morlaàs

L'Association Anim'Ousse-ère est née le 6 mai 2009 pour répondre à un besoin d'observation permanente de la rivière Ousse des Bois suite à la grave pollution du 25 septembre 2008 à Pau : des centaines de poissons morts, idem lors d'une autre pollution le 29 septembre 2010 à Pau, suivie d'une autre en février 2012 sur Lons.

La rivière Ousse des Bois prend sa source à Limendous-Soumoulou et après 32,3 km se jette dans le Gave de Pau à Denguin.

Elle traverse 14 communes : elle s'appelle l'Ayguelongue dans les communes de Limendous, Soumoulou, Nousty, Andoins, Artigueloutan puis l'Oussère à Sendets, Lee, Idron, l'Ousse des Bois à Pau et enfin l'Ousse à Lons, Lescar, Poey de Lescar, Aussevielle et Denguin.

Depuis sa création l'Association a engagé des actions de sensibilisation des riverains, des scolaires, des collectivités locales : organisation de plusieurs nettoyages de la rivière et de ses berges (24 sur Pau, 3 sur Lons, 2 sur Lescar, 1 sur Idron, 1 sur Denguin, 1 sur Aussevielle avec 3 chantiers de renaturation sur Pau), lancement d'un questionnaire qui a obtenu plus de 500 signatures.

L'Association Anim'ousse-ère est aussi un groupe scientifique et citoyen de réflexion et suggestion auprès des décideurs et gestionnaires de la rivière.

A ce titre nous faisons partie du COPIL de la rivière Ousse des Bois qui regroupe l'Agglomération Paloise, les 14 communes traversées par la rivière, des institutions, des associations, d'autres collectivités....

Après 2 études sur l'état des lieux de rivière en 2010 et son aspect hydro-biologique en 2014 terminée au printemps 2015, l'Association a réalisé en 2015 avec l'aide d'une étudiante Master 2 Géographie-Aménagement de l'Université de Pau, la cartographie des zones inondables et inondées ces dernières années sur le corridor de la rivière de sa source à son confluent, avec un entretien sur la perception citoyenne des risques d'inondation, de l'étiage et de la pollution de l'eau de la rivière Ousse des Bois.

Ces études ont été financées par la ville de Pau, l'Agence de l'Eau Adour Garonne et une partie par le Conseil Départemental 64.

L'enquête auprès des Maires des 14 communes traversées par la rivière Ousse des Bois et accompagnée d'un large échantillon de riverains , a montré que les cartes des zones inondables actuellement en vigueur à destination des PPRI n'étaient pas systématiquement mises à jour et qu'il existait des incohérences entre les cartes et le terrain : nous l'avons bien constaté lors des inondations de janvier 2014 sur le corridor de l'Ousse (qui prend sa source dans le secteur de Pontacq et se jette dans le gave de Pau derrière la gare de Pau) et de l'Ousse des Bois, certaines zones classées inondables par les services de l'ETAT ne l'ont pas

été et d'autres classées non inondables ont été inondées.

Plusieurs projets à venir sur le corridor de la rivière Ousse des Bois nous inquiètent quand à la protection de la biodiversité sur le corridor de la rivière Ousse des Bois :

1° Le projet de construction d'une grosse unité de Méthanisation sur la commune d'Artigueloutan proche de la rivière Ousse des Bois avec des répercutions sur les inondations sur le secteur des communes d'Artigueloutan et Sendets et en conséquence sur le corridor de la rivière jusqu'à la commune de Denguin .

2° La construction d'un village artisanal chemin de La Lande à Pau avec la destruction d'une forêt de 9000m² , de qualité environnementale de première importance proche de la rivière Ousse des Bois.

3° La construction d'une cité artisanale avenue Vignancour à Pau sur une zone humide de 10000 m² proche de la rivière Ousse des Bois.

4° Le projet de construction de l'échangeur auto routier de Pau-Idron proche du corridor de la rivière Ousse des Bois (appelée Oussère à Idron)

5° Les projets de constructions sur l'ancien camp militaire d'Idron traversé par la rivière Ousse des Bois

Avec bien d'autres projets de constructions à venir.

Ces nouvelles constructions et infrastructures vont avoir des conséquences désastreuses sur la biodiversité du corridor de la rivière Ousse des Bois mais aussi de l'Ayguelongue affluent rive gauche du Luy de Béarn , qui prend sa source à Idron, traverse la forêt de Bastard (bois de Pau) et le lac de l'Ayguelongue à Mazerolle , le ruisseau La Garle affluent rive droite de la rivière Ousse des Bois qui longe l'Avenue Alfred Nobel en face de la forêt qui va être détruite, sans compter tous les terrains et voiries imperméabilisés dont le ruissellement pluvieux va venir grossir ces cours d'eau avec des inondations prévisibles en aval.....

Pour information :

Le projet d'échangeur autoroutier Pau-Idron considéré par le Groupe VINCI comme ayant un impact environnemental modéré ne prend pas en compte l'état environnemental de l'ensemble des parcelles impactées.

En effet la CAPBP (Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées) et la Communauté de Communes Nord Est Béarn (CCNEB) qui sont adhérentes au Syndicat Mixte du Grand Pau doivent respecter le SCot du Grand Pau qui prescrit la préservation des corridors afin de garantir le fonctionnement des continuités écologiques.

Dans les documents graphiques du PLU de la ville de Morlaàs et le PLUi de la CAPBP , des parcelles qui forment un corridor écologique ne bénéficient pas des protections paysagères et environnementales règlementaires.

Ces documents d'urbanisme sont donc incompatibles avec le SCot du Grand Pau.

Aussi , l'incidence de la variante sud doit être réévaluée de moyenne à forte .

1° l'emprise foncière de cette solution est la plus importante des variantes proposées.

2° la friche au sud de l'A64 présente des enjeux forts en termes de biodiversité .

Ainsi , la variante retenue est le projet le plus destructeur de biodiversité.

Voilà pour l'instant ce que nous pouvons dire sur le projet de l'échangeur auto routier Pau-Idron.

Gilbert VOIEMENT

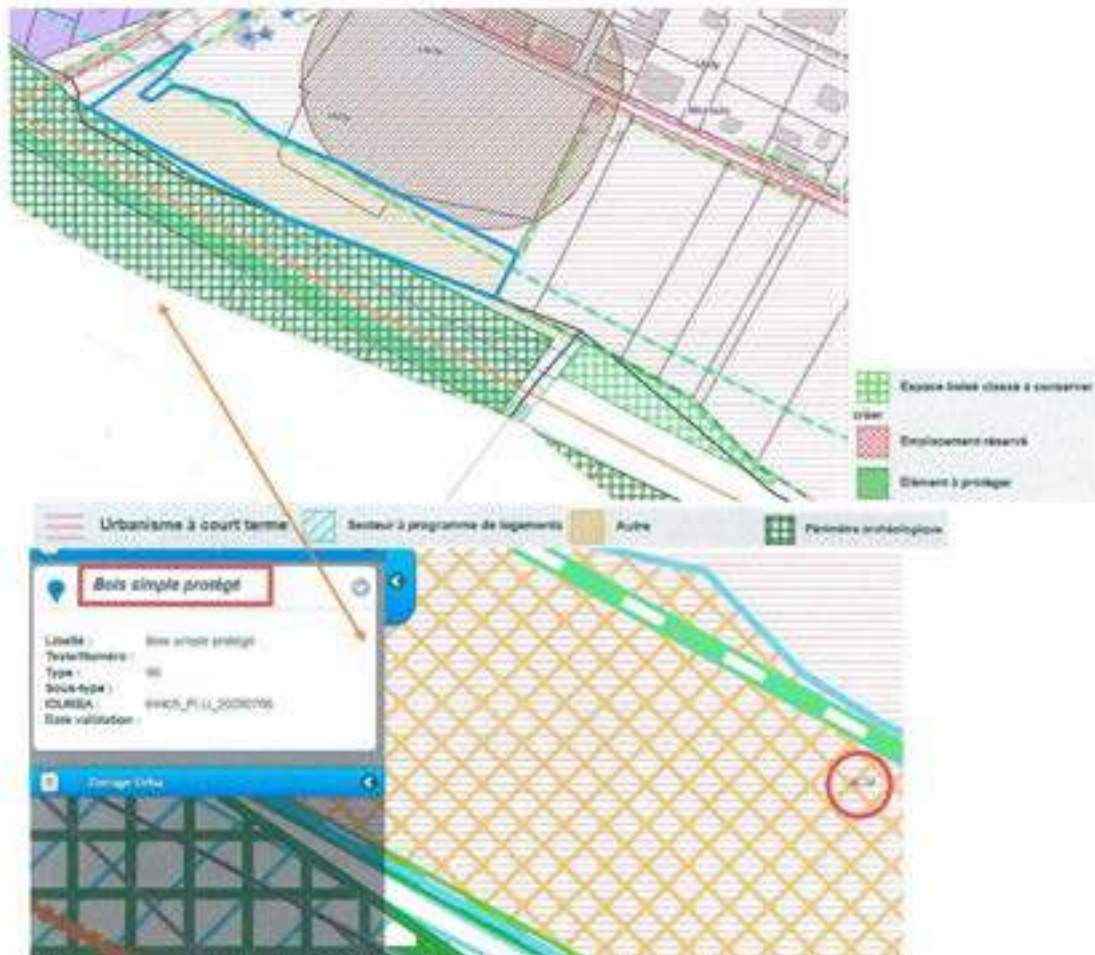
Président d'Anim'Ousse-ère

Les documents d'urbanisme de la Ville de Morlaàs et de la CAPBP, Collectivités adhérentes au Syndicat Mixte du Grand Pau.

Le SCoT du Grand Pau prescrit la préservation des corridors afin de garantir le fonctionnement des continuités écologiques (PADD, p 33).

1 – PLU Morlaàs, mis en compatibilité avec le SCoT du Grand Pau en 2019, modifié en 2020.

→ Document graphique incohérent avec celui du PLU de 2014, incompatible avec le SCoT du Grand Pau.



Détail de la parcelle de la ville de Morlaàs cadastrée AC79 rubriquée en partie Bois simple protégé.

→ Légendes inappropriées



- Les zones d'habitat de garage individuel, les zones bois simple protégé ou zones espaces verts protégés (E.V.P.), zones bois protégés, et applicatives de l'article L.122.17 du Code de l'Urbanisme
- Les espaces verts protégés (E.V.P.) sont gérés en plus de temps avec la forme d'une trame de petits parcs verts qui offre les meilleurs des résultats à l'occupation du sol sans perdre en efficacité. Les espaces verts protégés peuvent être créés en zone bois.
- Les bois simples protégés sont gérés en plus de temps avec la forme d'espaces de petits parcs verts qui offre les meilleurs des résultats à l'occupation du sol sans perdre en efficacité.

PLU 2014 – Extrait du dossier de mise en compatibilité du PLU, Déclaration de Projet de Reconstruction du refuge de Berlanne.

Règlement

2 – PLU de la CAPBP approuvé en 2019, modifié en 2021.

- PLU incompatible avec le SCoT du Grand Pau.
- Document graphique incohérent avec le projet d'aménagement et de développement intercommunal (PADD).



- trame des parcs, jardins, alignements
- zones agricoles, potagers urbains
- Trame verte et bleue
- Réservoir
- Corridor

Rapport de présentation/ Etat de l'environnement

Parcelle cadastrale AC79



- EBC
- Corridor écologique
- Bois simple protégé

Les parcelles impactées par le projet formant un corridor écologique doivent être rubriquée Espace Boisé Classé (EBC).
 → Les incidences sur l'environnement de la variante sud sont fortes.



Variante Nord

Variante Sud

<p>Emprises foncières</p> <p><i>Incidences de la solution en termes de surface nécessaire à la construction de l'aménagement</i></p>	<p>Cette solution nécessite 11,7 hectares d'acquisitions foncières. Elle concerne en outre des terrains agricoles et des espaces utilisés pour des activités de classe.</p>	<p>A l'exception des terrains consacrés aux activités agricoles, les secteurs concernés sont principalement des zones en friche. L'emprise foncière de cette solution est toutefois un peu plus importante avec 12,9 hectares d'acquisitions foncières.</p>
<p>Environnement</p> <p><i>Incidences de la solution sur l'eau, le bruit et le ciel</i></p>	<p>Cette solution conduit à un enclassement fort d'un important espace boisé classé (EBC) situé au nord de l'A64 et du ruisseau de l'Argue longue. Aucune mesure d'évitement ou de réduction ne semble envisageable vis-à-vis de cet EBC.</p>	<p>L'impact de cette solution est marqué sur les espaces boisés classés situés au nord de l'A64 et sur le ruisseau de l'Argue longue. Toutefois, la triche située au sud de l'A64 présente des enjeux forts en termes de biodiversité qu'il faudra chercher à réduire et compenser.</p>

9/03/22 Idron -

CONCERTATION PROJET DE L'ÉCHANGEUR

A condition de revoir quelques points importants, l'ensemble de toutes les améliorations prévues sur ce secteur nord de Pau me semble aller dans le bon sens au vu de ce que l'on constate au quotidien. En effet, la circulation devient de plus en plus ingérable et les embouteillages aux heures de pointe, encore plus !

Idem sur nos petites routes communales, qui, elles, sont absolument inadaptées à un tel trafic. Car le trop plein fait que de nombreuses voitures quittent les axes encombrés et empruntent, entre autres, notre Cami-Salié de Sendets.

Personnellement j'y habite, qui plus est, en bordure de rue. Je peux donc témoigner, étant aux premières loges, de cet insupportable flot de voitures matin et soir. Car de nombreux automobilistes (pressés), pour la plupart d'entre eux, quittent la RD817 ainsi que la RD943, cherchent des routes annexes et trouvent, entre autres, le Cami-Salié !

C'est tellement intenable au quotidien que je n'ose même pas imaginer la suite du projet de cette future sortie de l'échangeur, du moins, telle qu'elle est proposée aujourd'hui. En effet, les plans nous montrent que le Cami-Salié devrait arriver sur un rond-point prévu en sortie d'autoroute. Nous allons donc subir à nouveau un effet aspirateur qui va être tout simplement IMPENSABLE, INSUPPORTABLE !

Solution:

Outre le fait que ce Cami-salié pourrait être fermé à la circulation avec tous les inconvénients que cela générerait au niveau du village de Sendets entre: « pour ou contre », une autre solution existe:

-distinguer très clairement cette voie de celle de l'échangeur et faire aboutir le Cami-Salié directement sur la petite route d'idron, celle de l'Oussere. Ainsi l'automobiliste qui veut aller à Pau pourra continuer de s'y rendre mais en allant chercher le rond-point de la Marina. Le Cami-Salié resterait alors dans ses fonctions de toujours, une voirie communale, desservant essentiellement les habitants de la commune et non ceux qui veulent essayer de gagner du temps !

Voilà, à mon avis le compromis idéal !

Cette configuration évite en plus de créer le rond-point prévu.

Inconvénient: il faudra créer un ouvrage d'art, sorte de pont sous la voie entre l'autoroute et le péage, sur le chemin de Bardou, afin de permettre aux camions de l'entreprise Lapedagne, d'aller et venir sur leur site.

A Sendets, la paix des ménages serait ainsi préservé tout en utilisant cette voie qui ne serait plus l'aspirateur de service aux automobilistes qui se prétendent très pressés.

Les travaux du rond-point de total devraient fluidifier la rocade et ainsi offrir un tracé logique pour atteindre l'échangeur sans aller chercher je ne sais quels petits raccourcis.



Revenons nos administrés

A ce jour, voyant les événements qui affectent différents pays (dont nous sommes proches), il serait peut être utile de réfléchir aux conséquences d'utiliser notre bonne terre avant de bétonner faitout,

Il est possible que dans les mois à venir la population aura peut être besoin de plus de bonne terre et de blé que de béton.

Les jours se suivent et ne se ressemblent pas

Projet d'échangeur autoroutier Pau Est Berlanne

08/12/2020 + maj 01/03/2022

Collectif riverains 64

Collectif.riverainsA64@gmail.com

Préambule

- ▶ Projet initié il y a plus de 20 ans.
- ▶ Porté par plusieurs acteurs politiques
- ▶ Prévus lors de la rétrocession (privatisation) des autoroutes à ASF pour celle qui nous concerne.
- ▶ Date limite par VINCI pour le réaliser avant 2032 voir 2036.
- ▶ De ce fait -> volonté des acteurs de la vie politique actuel de lancer le projet rapidement 2020-2021
- ▶ Convention de financement signée (Novembre 2019)
- ▶ **Schéma d'implantation avec 5 Variantes sur les communes avoisinantes au départ**
- ▶ Dossier d'études d'opportunités et de faisabilité réalisées (2 variantes plus ou moins retenues)
- ▶ Reste à lancer le DUP (dossier d'utilité publique)
- ▶ Volonté des pouvoirs publics de livrer le début de chantier en 2022 (2023 – 2024 réaliste)

Collectif riverains 64

<https://collectifriverains.wixsite.com/collectif-a64>

collectif.riverainsA64@gmail.com

COLLECTIF défense riverains A64
Pour la défense des riverains immédiats et avoisinants des rivières de l'axe A64

Qui sommes-nous ?

Le Collectif a pour objectif la défense des riverains immédiats et avoisinants des rivières des communes de Sendets, Andoins, Serres-Morlaas, Morlaàs et lieux de l'autoroute A64.

Le Collectif est tout en accord, dans le respect de la législation et du droit commun, pour solliciter les efforts de ces riverains afin de collecter des informations concernant l'échangeur autoroutier A64-Eur Berliane qui doit être réalisé en 2012, permettre une discussion libre et ouverte au niveau de réunions publiques ou virtuelles, et de défendre les pouvoirs publics et privés concernés.

Venez rejoindre votre collectif, repiquez-vous !

collectifriverains.wixsite.com/collectif-a64
collectif.riverainsA64@gmail.com

BUT du Collectif riverains 64

- ▶ Proposer un schéma routier de cohésion globale autour de l'échangeur de Berliane.
- ▶ Être en phase avec le Plan de Déplacement Urbain
- ▶ Être en phase avec la volonté du « Bien Vivre Ensemble et en harmonie avec son environnement » des habitants de la zone Pau-Est (SENDETS, IDRON, SERRES-MORLAAS et ANDOINS)
- ▶ Proposer une évolution du PDU pour les communes de BUROS et MORLAAS avec l'accessibilité simplifiée à l'échangeur de Berliane.
- ▶ Sécuriser les voies secondaires et départementales de cette zone en anticipant l'augmentation du flux de véhicule engendré par cet ouvrage d'art.
- ▶ Penser l'évolution Environnementale et Economique de cette zone.
- ▶ Participer à un projet fondateur et collectif impactant la vie au quotidien du citoyen.

Au sujet du PDU...

Situation des lieux

Fin 2009 a été confié le projet d'échangeur sur l'A 64 entre Morlaàs et Pau. Ce projet d'échangeur est bien pris en compte dans le PDU (sections 3 et 4 de l'Action C) - « Réduire les effets de brousse pour apaiser la ville »).

La création de cet échangeur participera aux objectifs du PDU car il permettra de décongestionner la route Nord ainsi que les axes parallèles, souvent saturés (deux axes par le PDU à être traités en moins de 30 km) sur lesquels des impacts de trafic résidentiels et professionnels sont observés.

Le PDU considère que le diffuseur permet de reporter le trafic automobile vers l'autoroute et s'inscrit dans une politique d'apaisement de la ville, d'amélioration de la sécurité routière, d'intermodalité avec la création d'une aire de stationnement multi-usages (P+R ou covoiturage) et une diversité en transports en commun (ce projet incluant davantage de places aux transports publics et modes doux sur les voies déviées).

LES DERNIERES VARIANTES

08/12/2020

Problématique : Les variantes de l'échangeur

- ▶ Le BUT : Fluidifier le trafic au Nord-Est de l'agglomération de Pau en entrée de ville
- ▶ Les variantes connues :



IMPLANTATION MORLAAS



IMPLANTATION IDRON - SENDETS



ANALYSES

08/12/2020

Problématique : Les variantes

« Variante 3 » IDRON - SENDETS

Matrice SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

	Positif Forces	Négatif Faiblesses
Intérieur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Accès depuis la rocade ➤ Surface disponible ➤ Accès routier préexistant 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ne répond pas à l'engagement du trafic sur le rond-point de Total pour le flux versant au Nord ➤ Divise les champs des gens du voyage ➤ Ne bénéficie pas aux zones industrielles de Morlaix-Berthele ➤ Ne désengorge pas le trafic de Camille
Extérieur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Optimiser la rocade au Sud-Est ➤ Atout financier sur Agglo de Pau ➤ Consolider le niveau routier pré-existant 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rupture sociale pour les GGV ➤ Accidentologie sur le réseau secondaire en progression (GGV) ➤ Déviation du trafic venant de la plaine de Nay et du Nord-Est Béarn vers le réseau secondaire intermédiaire de SENDETS



IMPLANTATION IDRON - SENDETS

Le SWOT est un outil très pratique lors de la phase de **diagnostic stratégique**. Il présente l'avantage de synthétiser les forces et faiblesses d'une entreprise au regard des opportunités et menaces générées par son environnement.

Problématique : Les variantes

« Variante 2 » MORLAAS

Matrice SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

	Positif Forces	Négatif Weaknesses
Intérieur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Accès depuis Nord Est Béarn plus simple ➤ Surface disponible ➤ Accès au zone industrielle ➤ Déviation du trafic du rond point de Total ➤ N'impacte pas l'implantation des GOV 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Augmenter le trafic sur niveau secondaire ➤ Augmenter le trafic sur la déviation de Morlaas ➤ Ne bénéficie pas aux zones industrielles Sarepe ➤ Ne déviegne pas le trafic du Carri-Salé
Extérieur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Déviegne le trafic sur la route de Berou vers Pau et fluidifie le haut Salet Castin, Bernadets, etc... ➤ Aout financier sur CCM de Morlaas ➤ Attractivité nouvelle pour la zone de Berlaane. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Accidentogène sur le niveau secondaire Carri-Salé et route départementale de Morlaas sur SINDVTS ➤ Déviation du trafic venant du Nord Est Béarn Lombe vers le niveau secondaire départemental de SINDVTS ➤ Ne dépend pas à l'engorgement de trafic sur le rond-point de Total pour le flux venant d'est

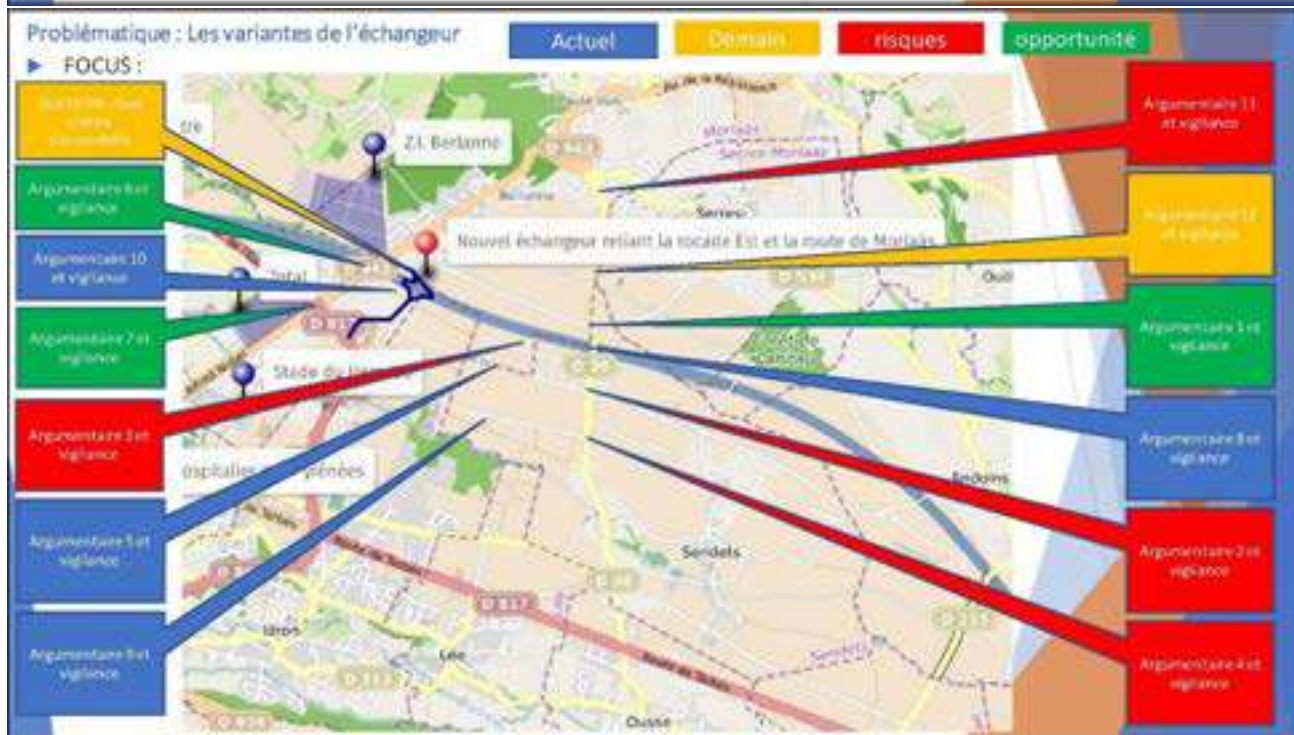


IMPLANTATION MORLAAS

Le SWOT est un outil très pratique lors de la phase de diagnostic stratégique. Il présente l'avantage de synthétiser les forces et faiblesses d'une entreprise au regard des opportunités et menaces générées par son environnement.

ANALYSES : Visualisation Graphique

08/12/2020



Problématique : Les variantes de l'échangeur

► FOCUS : chemin de brousse

Actuel Demain risques opportunité

Accès Chemin de Brousse

Argumentaire Oral

Argumentaire 1 et vigilance

Problématique : Les variantes de l'échangeur

► FOCUS : croisement Cami Salié

Actuel Demain risques opportunité

Argumentaire Oral

Boulevard à créer

Argumentaire 2 et vigilance

Problématique : Les variantes de l'échangeur
 ► FOCUS : Le long de l'A64 côté SENDETS

Actuel Demain risques opportunité

Argumentaire 3 et vigilance
 Brut et Net
 Anti Brut

Argumentaire Oral

Problématique : Les variantes de l'échangeur
 ► FOCUS : Croisement Chemin Mariouline D38

Actuel Demain risques opportunité

Argumentaire Oral

Argumentaire 4 et vigilance

Problématique : Les variantes de l'échangeur

Actuel

Demain

risques

opportunité

► FOCUS : Le long du Cami Salié



Le Cami-Salié :

Un constat: Une petite route communale étroite et forcément accidentogène, en effet il y a, depuis de nombreuses années plus de 1500 voitures / jour ! Malgré des interdictions aux poids lourds et autres, la densité de circulation ne cesse d'augmenter. Nous pensons qu'il ne pourra jamais servir de desserte ou voie d'approche pour l'échangeur.

Sa petite taille notamment la largeur ainsi que le nombre d'habitations de part et d'autres de la voie et le passage des engins agricoles rendraient réhabilitaire un tel projet. Les agriculteurs n'ont en effet aucune autre possibilité d'accéder à leurs parcelles.

Le PDU montre également l'intérêt de développer des voies douces et serait l'occasion d'une route communale plus sûre pour les habitants et les enfants qui empruntent la route pour aller prendre le bus scolaire de jour comme de nuit et ce pendant les heures de fortes densités de véhicules.

Argumentaire 5 et vigilance

Argumentaire Oral

Problématique : Les variantes de l'échangeur

Actuel

Demain

risques

opportunité

► FOCUS : Pont Enjambant A64 Pau Morlaàs

Argumentaire 6 et vigilance



Aménagement du pont de l'autoroute en 2 voies vers Pau - Morlaàs et 1 voie vers Morlaàs - Pau

Argumentaire Oral

Puis repenser l'axe vers Morlaàs - Pau après le pont



Problématique : Les variantes de l'échangeur

Actuel Demain risques opportunité

► FOCUS : Rond point Total



Argumentaire 7 et vigilance

Argumentaire Oral



Bretelle de bifurcation rapide vers Morlaàs évitant la création d'un « Toboggan » sous le rond point hyper onéreux (5 ME ?)

Problématique : Les variantes de l'échangeur

Actuel Demain risques opportunité

► FOCUS : pont enjambant A 64 Serres Morlaàs




Aménagement sécuritaire du pont en vu de l'augmentation de flux

Argumentaire 8 et vigilance

Argumentaire Oral



Problématique : Les variantes de l'échangeur
 ► FOCUS : Chemin Mariouline

Actuel Demain risques opportunité

Voirie rurale et agricole étroite de 2 kms




Argumentaire 9 et vigilance

Argumentaire Oral

Entrée à protéger avec dos d'ânes si réhabilitation



Chemin Mariouline :

C'est une petite route communale étroite en sens interdit sauf riverains. Elle ne pourra jamais servir de desserte ou voie d'approche pour l'échangeur.

Sa petite taille notamment la largeur ainsi que les quelques habitations de part et d'autres de la voie et le passage des engins agricoles rendraient réductible un tel projet.

Les agriculteurs n'ont en effet aucune autre possibilité d'accéder à leurs parcelles.

Problématique : Les variantes de l'échangeur
 ► FOCUS : Quartier Gens du Voyage

Actuel Demain risques opportunité



Argumentaire 10 et vigilance

Quartier et Camp des Gens du Voyage

Argumentaire Oral

Problématique : Les variantes de l'échangeur

► FOCUS : Lacets Descente Serres Morlaàs

Actuel Demain risques opportunité

Argumentaire Oral



Les lacets de Serres-Morlaàs -> risques en bas de lacets à cause d'une voie étroite

Argumentaire 11 et vigilance

Problématique : Les variantes de l'échangeur

► FOCUS : D38 provenant de Serres Morlaàs

Actuel Demain risques opportunité

Argumentaire Oral



Vitesse excessive sur D38 à l'approche du chemin de brousse entrée potentiel de l'échangeur à l'Est

Aménagement bas côté en voie douce ?!

Argumentaire 12 et vigilance

Problématique : Les variantes de l'échangeur

Actuel Demain risques opportunité

► FOCUS : Entrée Echangeur

Qu'envisager pour améliorer l'échangeur




Argumentaire Oral

Problématique : Les variantes de l'échangeur

Actuel Demain risques opportunité

► FOCUS : Flux provenant de BUROS et ANDOINS




Argumentaire Oral

Aménagement Voie possible ?

Bilan du point de vue de la commune de SENDETS et alentours :

- ▶ L'échangeur en lui-même est contractualisé, donc son intérêt ne peut plus être remis en cause... quoique !
- ▶ **Cependant les connexions urbaines et voirie, elles, peuvent engendrer des problématiques de flux de trafic routier et occasionner des désagréments diverses, à savoir : Bruits, Accidentologie, augmentation trafic et entretien route de Morlaàs, Cami Salié, La Castagnère, Avenue du Béarn (IDRON) et autres chemins ruraux parallèles.**
- ▶ **La gestion de l'Habitat des Gens du Voyage.**

Bilan du point de vue de la commune de SENDETS et alentours :

- ▶ Pour la commune de SENDETS, pour l'accessibilité au centre TOTAL et à la plaine de Nay pour SAFRAN, la meilleure solution réside dans le choix d'alimenter cette échangeur par le chemin de Brousse au Nord de l'autoroute sur la commune de Morlaàs permettant d'avoir un parking relais et une accessibilité à la mobilité douce.
- ▶ De plus, cette solution viendrait désengorger l'axe Morlaàs-Pau pour ceux qui se rendent vers la plaine de Serres-Castet (zone aéroportuaire) ou voulant accéder à l'échangeur de Pau Centre.
- ▶ Enfin, cette solution donnerait l'opportunité d'un attrait non négligeable à l'extension de la zone industrielle Gaston Febus sur la commune de Morlaàs, qui a tout intérêt à capter l'implantation d'entreprise afin de décongestionner celle d'Europa et de Berlanne à l'avenir.
- ▶ Un rééquilibrage des flux optimum pour valoriser au mieux l'implantation de cette échangeur.
- ▶ SWOT Consensus (Annexe)

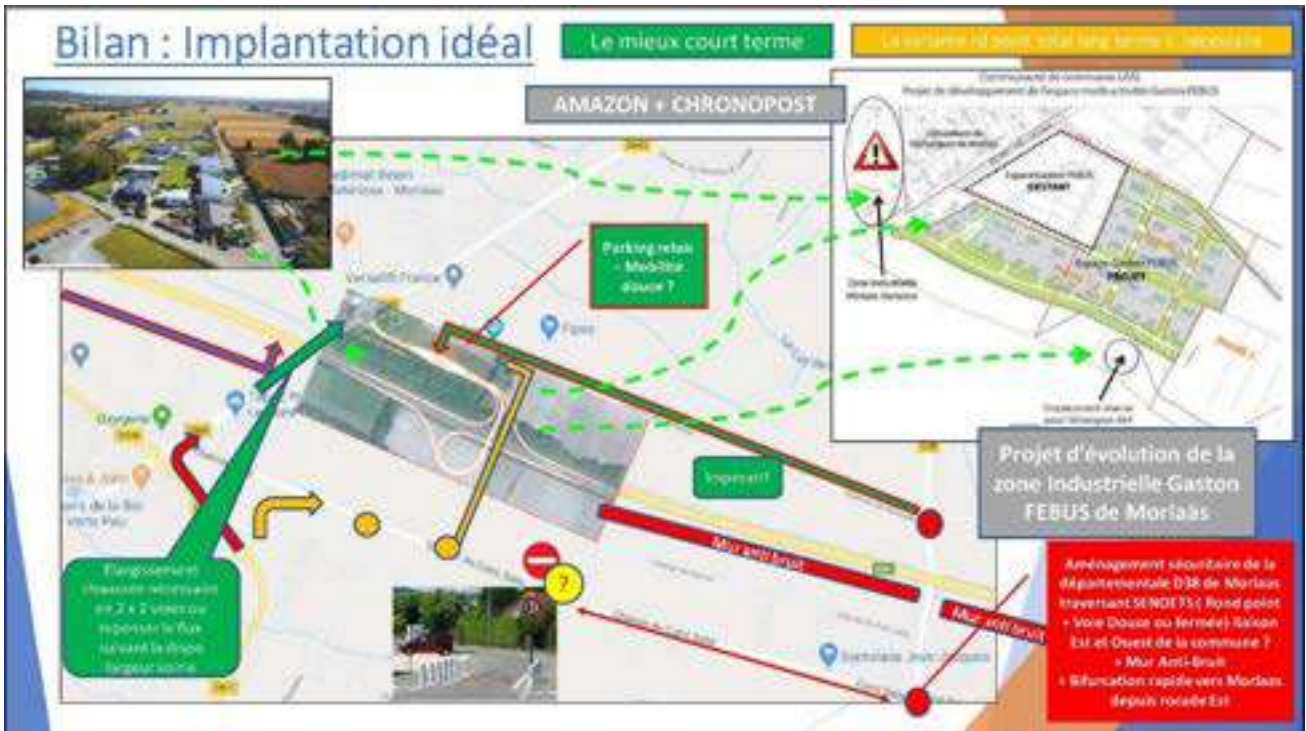
SOLUTIONS : Visualisation Graphique

08/12/2020

Bilan du point de vue de la commune de SENDETS et alentours :

► Meilleure Variante (Annexe Plan page suivante) :

- Au NORD Connexion Chemin de Brousse (ou chemin Lapeirade) – Commune MORLAAS.
- Au SUD connexion avec modification de la partie droite de la rocade → Rond point total pour rediriger le flux plus rapidement, partant sur le NORD de Morlaàs pour récupérer l'échangeur Allée de l'Abbé Lemire pour décongestionner le flux de SUD AGGLO sur la rocade Ouest. Pourquoi pas envisager cette trémie sous le rond point de Total d'Est en Ouest.



L'identification de la variante préférentielle

Après d'identifier une variante préférentielle d'aménagement pour le projet d'échangeur des deux variantes retenues ont été comparées selon des critères techniques, de faisabilité et en effet d'un projet de loi de l'urbanisme (cf pages 11 - 12)

Les critères retenus sont :

- Coût
- Impact
- Impact

Critères	Variant A	Variant B
Faisabilité de l'échangeur	Le projet de variante A implique un échangeur de type à 2 niveaux, ce qui est techniquement réalisable. Cependant, la largeur des voies de circulation est insuffisante pour accueillir le trafic attendu, ce qui nécessiterait un élargissement important.	Le projet de variante B implique un échangeur de type à 1 niveau, ce qui est techniquement plus simple à réaliser. La largeur des voies de circulation est suffisante pour accueillir le trafic attendu.
Impact environnemental	Le projet de variante A implique un impact environnemental plus important en raison de la nécessité d'élargir les voies de circulation et de créer de nouvelles zones de circulation.	Le projet de variante B implique un impact environnemental plus faible en raison de la simplicité de sa conception et de la moindre nécessité d'élargir les voies de circulation.
Impact économique	Le projet de variante A implique un coût plus élevé en raison de la nécessité d'élargir les voies de circulation et de créer de nouvelles zones de circulation.	Le projet de variante B implique un coût plus faible en raison de la simplicité de sa conception et de la moindre nécessité d'élargir les voies de circulation.
Impact social	Le projet de variante A implique un impact social plus important en raison de la nécessité d'élargir les voies de circulation et de créer de nouvelles zones de circulation.	Le projet de variante B implique un impact social plus faible en raison de la simplicité de sa conception et de la moindre nécessité d'élargir les voies de circulation.

L'analyse contradictoire de VINCI et de l'Agglo de Pau

- FAUX :** Cette variante implique une trémie sur le rond point de Total et double le coût du projet supporté par le département et l'agglo sans parler des impacts sur les voies connexes !
- FAUX :** C'est la technique du verre à moitié vide ou plein ! Que pense les sociétés comme AMAZON et toutes celles qui sont sur la zone de Berlianne et de Febus ? L'attractivité n'est elle pas à aujourd'hui vers Berlianne SUD. La zone EUROPA est saturée à moins de prolonger derrière TEREKA ce qui ne fluidifiera pas le trafic.
- FAUX :** L'ensemble des habitants du Cami Salié et des Gens du Voyage ne sont pas pris en compte. Si le Cami Salié est fermé tout le trafic va se reporté sur l'avenue du Béarn à IDRON. Et si le Cami Salié ne devient pas voie douce l'activité de circulation sera doublée et invivable !!!!

Alternative par défaut au 1 Mars 2022

www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr



L'Accès direct à l'échangeur d'autoroute ne doit pas être envisageable, mais ne doit pas isoler les habitants de SENDETS à l'accès à Pau qu'ils ont depuis 50 ans et plus ! Nous proposons donc un dévoiement du Cami Salié sous la voirie d'accès à l'échangeur ainsi qu'un rétrécissement de voirie comme ce qui a été réalisé sur les coteaux de Buros et de Montardon en 2020 et 2021 !



MERCI

Morlaàs 8 Mars 2022

Bernard Galtié
32, Rue de la Rouvière
64160 Morlaàs
bernard.galtie@orange.fr
Groupe Local des Shifters de Pau

Projet d'échangeur autoroutier de Pau Morlaàs (A64)

Avis, dans le cadre de la concertation publique

A l'heure où le GIEC¹ dans son sixième rapport écrit «*L'humanité et la nature sont en péril. Chaque jour davantage, elles sont poussées jusqu'à leurs limites, voire au-delà, par les impacts toujours plus ravageurs, généralisés et désormais souvent irréversibles du changement climatique d'origine humaine.*» (voir une synthèse en Annexe), et où la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est un impératif, la Communauté d'Agglomération de Pau et la Communauté des Communes Nord Est Béarn lancent un projet de construction d'un nouvel échangeur autoroutier. Ce projet va dans le sens d'un accroissement des trafics, des émissions de GES et par conséquent de nuisances pour les habitants.

1-La protection de l'environnement

On notera que le dossier de concertation publique (disponible en ligne) ne parle de l'environnement, dans une approche très minimaliste, qu'à la page 17 et que les humains ne sont à peine mentionnés, limitant leur présence à *"et d'habitations résidentielles, accolées au nord-est du giratoire Berlanne pour les plus proches d'entre elles, et de manière plus éloignée, dans le triangle formé par la RD943 à l'est et la rue des Landes à l'ouest"*. On protégera les oiseaux, les chauves souris, et *"quelques et quelques mammifères (Ecreuil roux, Hérisson d'Europe...)....."*; Pour les humains, habitants : on facilitera leurs déplacements!

La chasse (bien sûr) fait l'objet d'une attention particulière (tableau comparatif des sorties, page 21) *"Elle concerne en outre des terrains agricoles et des espaces utilisés pour des activités de chasse"*.

2- L'attractivité économique et l'augmentation des trafics

L'attractivité économique des zones industrielles est avancée comme premier objectif.

Construire un échangeur augmentera le trafic routier, principalement celui des poids lourds et véhicules utilitaires, puisque ce sont les activités de logistique qui vont être favorisées par un accès facile à l'autoroute A64. L'activité logistique se développe en France à proximité des autoroutes et des échangeurs autoroutiers².

La création d'infrastructures routières et autoroutières en favorisant l'augmentation

¹ GIEC: Groupe d'Experts Intergouvernementaux pour le Climat.

² Jérôme Fourquet, Jean Luc Cassely, La France sous nos yeux, Editions du Seuil, Paris, 2021, l'essor de la logistique, pages 57 à 65.

des vitesses perpétue la dépendance au transport motorisé, et donc l'augmentation des trafics.

Or la réduction des trafics routiers est un impératif si les deux communautés impliquées ici veulent atteindre une division par quatre des émissions de GES en 2050. Nos calculs³, basés sur les critères du Shift Project montrent que pour l'Agglomération de Pau, la division par 4 des émissions de GES du transport ne pourra être atteinte que par une réduction des trafics, en volume de mobilités suivant le tableau 1 et en part modale suivant le tableau 2.

Année	Pau en 2020	Pau en 2050	PTEF en 2050 ⁴
Voitures	88%	52%	53%
Train Tramways	0%	10%	9%
Bus	7%	13%	9%
Marche	3%	5%	4%
Vélo	1%	19%	25%
Bilan déplacements hors PL et VUL	100%	100%	100%

Tableau 1 : Agglomération de Pau, atteinte de la division par 4 des émissions de GES. Répartition des volumes de mobilités en passager.km et comparaison aux objectifs du PTEF du Shift Project afin d'atteindre une division par des émissions de GES en 2050.

En parts modales.

Année	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
En Voitures	68,5%	64,0%	60,0%	58,0%	53,0%	49,0%	40,0%	30,0%
Poids Lourds	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,0%
Véhicules utilitaires légers	2,9%	2,8%	2,7%	2,7%	2,6%	2,6%	2,6%	2,5%
Trains Tramways	0,0%	2,9%	3,0%	4,0%	5,0%	6,0%	9,0%	9,5%
Bus	6,4%	8,5%	7,0%	6,0%	7,0%	7,0%	10,0%	10,0%
Marche	19,1%	20,0%	20,0%	20,0%	21,0%	22,0%	23,0%	24,0%
Vélo	1,9%	2,3%	6,0%	8,0%	10,0%	12,0%	14,0%	23,0%
Total déplacements	100,0%	99,7%	99,9%	99,8%	99,7%	99,7%	99,7%	100,0%

Tableau 2: Agglomération de Pau: évolution des parts modales afin d'atteindre la division par 4 des émissions de GES du transport en 2050.

³ Association nationale des Shifters, Groupe Local des Shifters de Pau

⁴ Shift Project, Plan de Transformation de l'économie Française, Volet Mobilité Quotidienne, disponible à l'adresse https://the-shift-project.org/wp-content/uploads/2021/11/TSP-Guide-mobilité-quotidienne-20211028_FINAL.pdf

Le transport est le premier émetteur de GES de l'agglomération de Pau et le second pour la Communauté des Communes Nord Est Béarn. Les émissions de GES du trafic autoroutier A64 représentent 9% des émissions du transport de l'Agglomération de Pau et 40% des émissions du transport de la Communauté des Communes Nord Est Béarn, trafics sur lesquels les deux collectivités n'ont pas de contrôle. Le transport est en France le seul secteur qui ne voit pas ses émissions de GES diminuer.

Note : la diminution des trafics, des distances parcourues et le report modal vers les transports en communs et les déplacements en vélo ou la marche constituent trois facteurs permettant la réduction des émissions. L'électrification du parc des véhicules, voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourds et transports en commun est un autre facteur.

Note : Les calculs et le document détaillé correspondant sont disponibles auprès du rédacteur.

3- L'analyse du cycle de vie et les émissions de GES résultant de la construction

Ni les analyses du cycle de vie du projet autoroutier, ni la compensation carbone des émissions de carbone qui en résultent ne sont abordés dans la présentation du projet.

4- L'augmentation des trafics et l'augmentation des émissions de GES

Le paragraphe "Un nouvel échangeur à l'est de Pau : pour quoi ? pour qui ?" (pages 11 à 13) n'aborde pas l'augmentation des trafics. Pouvez vous fournir l'étude d'impact tant sur le plan des trafics que sur le plan des émissions de GES.

5- L'artificialisation des sols

L'emprise de l'échangeur et annexes est de 11,7 ha dont 5 à 6 de routes et bâtiments (page 21) . Cette artificialisation des sols est-elle compatible avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale, indiqué dans le Document d'orientation et d'objectifs en regard des engagements du SCOT Tableau page 34?

EPCI	Objectif de production d'ici 2030	Rythme annuel moyen
CAPP	65 ha	4ha
CC Pay de Morlaàs	30 ha	1,9ha
CC d'Ousse Gabas	22 ha	1,4

Tableau 3 : Objectifs de production d'offres d'accueil, extraits, Document d'Orientation et Objectifs, version du 11 juillet 2013, page 34.

6- Un projet en contradiction avec les engagements du Plan Climats Air Énergie Territoriaux de l'agglomération de Pau et de Plan de Déplacement Urbain.

Concernant les déplacements le PCAET 2018⁵, indique:

1. Stratégie, Les objectifs du territoire, page 6)
 - Porter de 3 à 8% la part des déplacements effectués en vélo et de 4 à 10 % celle effectuée en transport en commun,
 - Élaborer une stratégie concertée de diminution du fret de marchandise.
2. Plan d'action, Axe 1 Aménager un territoire sobre en carbone page 20,
 - Le Plan de Déplacements Urbains qui définit les principes de transport de biens et de personne et planifie des solutions pour proposer une alternative à la voiture,
 - Limiter l'urbanisation du territoire: pas plus de 62 ha pour les zones d'activités économiques.

Concernant le Plan de Déplacement Urbain⁶

Extrait , Axe C : Améliorer la gestion et la connaissance du territoire

ACTION 1, RÉDUIRE LES TRAFICS DE TRANSIT POUR APAISER LA VILLE

Mesure 3. Aménager le diffuseur de Berlanne (pages 131 et 132)

« Toutefois, le SCoT du Grand Pau préconise la réalisation d'une étude sur les impacts de trafic et de développement du territoire. L'urbanisation autour de l'échangeur doit se faire de façon sobre et mesurée. L'échangeur n'a pas vocation à accueillir de nouvelles activités économiques qui auraient pour conséquence l'augmentation du trafic automobile à ses abords... l'impact environnemental d'un échangeur »

« Les échangeurs augmentent fortement l'emprise au sol et la consommation d'espace (cultivable, habitée ou support d'habitats naturels). Par ailleurs, ils encouragent et facilitent la vitesse et donc la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

Ils contribuent, le plus souvent, à créer des phénomènes d'insularisation écologique, à augmenter le nombre d'animaux morts sur la route, à augmenter la fragmentation écologique ».

7- Coût prévisionnel

Le coût prévisionnel, (page 23) est de 10 M€ .

Compte tenu des impératifs de réduction des émissions GES, il nous paraît plus opportun de consacrer une telle somme à la construction d'infrastructure permettant une réelle diminution des trafics routiers:

- par la construction de pistes cyclables, la RD 943 ainsi que la rocade en sont totalement dépourvues. Sur la base d'un coût de 80 000€/km (base piste cyclable construite à Serres Castet) cela permettrait la construction de 125 km de pistes cyclables,
- Pour développer le transport en commun.

⁵ Pau Béarn Pyrénées, Plan Climat Air Énergie Territoriale, Edition Mai 2018.

⁶ Plan de Déplacement Urbain du Syndicat des mobilités de Pau Béarn Pyrénées.

- Pour construire des parcs de covoiturage facilement accessibles.

On pourrait rajouter la construction des murs anti bruit : le niveau de bruit résultant de la circulation sur la A64 et la RD 943 dans la zone résidentielle de Berlanne est de l'ordre de 80 décibels (dBa), ce qui constituerait une véritable protection de l'environnement pour les humains. On rappelle le Plan de Prévention du Bruit du Conseil Départemental des Pyrénées Atlantiques (juillet 2015)⁷, qui incluait la RD 943. 7 ans après, aucun travaux d'atténuation du bruit n'a été effectué.

La pollution atmosphérique résultant de la circulation routière, est la cause de 42100⁸ morts par an, soit un mort pour 1543 habitants.

Des pistes cyclables le long de la RD 943 pourraient constituer une mesure compensatoire. La construction de pistes cyclables le long de la RD 943, n'a pas été considérée comme prioritaire dans le Plan de Déplacement Urbain⁹: Action A4 : Aménager un réseau cyclable

8-Conclusion

Construire encore et toujours des infrastructures routières alors que les scientifiques appellent à réduire l'empreinte carbone du trafic routier (entre autres) et en faire la publicité est un très mauvais message envoyé à la population par les collectivités locales.

Ce projet est en contradiction avec les engagements des Plan Climat Energie (2018 pour l'agglomération de Pau et 2021 pour la Communauté des Communes Nord Est Béarn) et ne va qu'accroître les trafics résultant principalement des activités de logistique, mais aussi le trafic routier sur l'autoroute A64, au détriment de la santé des habitants proche de l'autoroute.

Ce projet va à l'inverse de tous les engagements pris dans la réduction des émissions de GES du transports et la lutte contre le réchauffement climatique, Grenelle de l'environnement, Loi de Transition Écologique pour la Croissance Verte de 2015 et Loi Climat et Résilience de 2021.

Bernard Galié

Annexe

Journal , le Monde Mardi 1ER Mars 2022, Page 15

L'humanité et la nature sont en péril. Chaque jour davantage, elles sont poussées jusqu'à leurs limites, voire au-delà, par les impacts toujours plus ravageurs, généralisés et désormais souvent irréversibles du changement climatique d'origine humaine. Ces effets, qui affectent déjà les vies de milliards d'humains, vont s'accroître quel que soit le rythme de réduction des émissions de gaz à effet de

⁷ Un plan anti-bruit au bord des routes, La République des Pyrénées, édition du 5 Juillet 2015, pages 2 et 3.

⁸ European Environment Agency, Air Quality in Europe, 2019 report., Copenhagen, page 68

⁹ Plan de Déplacement Urbain du Syndicat des mobilités de Pau Béarn Pyrénées, Action A4 page 44.

serre. Ils frapperont les sociétés de manière intolérable, multipliant les menaces sur la production alimentaire, l'approvisionnement en eau, la santé humaine, les infrastructures côtières, les économies nationales et la survie d'une grande partie du monde naturel.

Avec, à la clé, encore davantage de pénuries, de pauvreté, de famines ou de conflits. Sans mesures urgentes pour limiter la hausse du thermomètre à 1,5 °C par rapport à l'ère préindustrielle, l'adaptation au dérèglement climatique deviendra plus coûteuse, limitée et, dans certains cas, tout simplement impossible.

Ce sombre bilan est dressé par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), lundi 28 février, dans le 2^e volet de son sixième rapport d'évaluation. Après un premier volet publié en août 2021 sur les bases physiques du changement climatique, l'instance onusienne s'est, cette fois, penchée sur les impacts, les vulnérabilités et l'adaptation à la crise climatique. Elle publiera ensuite un 3^e volet en avril, consacré aux solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, avant une synthèse prévue pour septembre.

Le nouveau rapport, rédigé par 270 scientifiques du monde entier à partir de l'analyse de 34 000 études, est bien plus alarmant que le précédent qui datait de 2014. S'il se montre une alerte majeure pour les gouvernements, il risque toutefois de voir sa portée limitée, alors que les yeux sont rivés sur la guerre qui fait rage en Ukraine. « Les chercheurs ukrainiens sont restés impliqués tout au long des travaux et nous ont dit que le mieux que le GIEC pouvait faire, c'est de poursuivre son travail », relate Wolfgang Cramer, directeur de recherches (CNRS) à l'Institut méditerranéen de biodiversité et d'écologie marine et continentale et l'un des auteurs du rapport.

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

Dossier de concertation publique - contribution de Pierre Biscay - Lons

Le dossier de concertation publique est présenté dans l'éditorial du préfet du département.

1-1 Edito d'Eric Spitz, Préfet des Pyrénées Atlantiques

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

1-2 Commentaire

A l'heure de la transition énergétique, on ne peut que souligner l'absence de la référence à l'accord de Paris par le représentant de l'État, accord qui engage notre pays : L'objectif à long terme de l'accord de Paris en matière de température est de maintenir l'augmentation de la température moyenne de la planète bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de préférence de limiter l'augmentation à 1,5 °C,

Réf. Accord de Paris sur le climat — Wikipédia (wikipedia.org)
https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_de_Paris_sur_le_climat

Dans son rapport : THE SHIFT PROJECT Climat, crises : le plan de transformation de l'économie française (PTEF). Ed. Odile Jacob, le shift project propose tout un ensemble de solutions visant à atteindre cet objectif qui passe pour la France par l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Nous allons examiner ce projet à la lumière de ce rapport qui représente le plan raisonnable pour répondre à l'objectif de décarbonation du pays à l'horizon 2050. Les éléments du dossier de concertation apparaissent dans les paragraphes notés x-1 et les réponses du shift project dans les paragraphes x-2

2-1 Les études préliminaires : le temps de maturation du projet

Dès les années 2010, plusieurs études ont été engagées pour préciser le besoin et fixer les grands enjeux du projet pour le territoire. Pour répondre à cette attente et en appui des études de faisabilité, l'État a validé le principe de la création d'un nouvel échangeur autoroutier à l'est de Pau et a demandé à VINCI Autoroutes d'engager ce projet d'initiative locale, soutenu par le Département des Pyrénées-Atlantiques, la Communauté d'agglomération Pau Béarn-Pyrénées et la Communauté de communes Nord-Est Béarn.

2-2 Recommandation du shift project (PTEF, p. 219) :

- Procéder à un moratoire sur les projets d'infrastructures, pour analyser systématiquement une évaluation ex ante orientée résilience et transition écologique.

- La cohérence. Mettre en cohérence politiques et actions avec les objectifs et la vision sobre et résiliente du territoire.

3-1 Un nouvel échangeur à l'Est de Pau : pour quoi ? pour qui ?

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

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

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

3-2 Les objectifs du PTEF du shift project sur le sujet

Trois paragraphes du rapport concernent le sujet : le fret, la mobilité quotidienne et la mobilité longue distance.

- Pour le fret page 96 on trouve les propositions :
 - Baisse de 60 % de des tonnes-kilomètres pour les produits agricoles
 - Baisse de 40 % de la vente de voitures neuves
- Page 99 : capitaliser sur la complémentarité existante entre rail et route, en développant des terminaux de connexion inter-modaux.
- Page 100 : électrifier le transport routier : tout ce qui roule doit être électrique
- Page 108-19 La mobilité quotidienne Aujourd'hui, 65 % des déplacements locaux sont effectués en voiture pour 83 % des distances parcourues. Pour réduire de 85 % la demande en énergie, la voiture n'assurera plus que 35 % des distances parcourues.

3-3 Analyse de l'impact du projet sur le changement climatique

En cohérence avec les propositions du PTEF et en prenant en compte les particularités locales du projet, mes commentaires sont les suivants :

- Le projet d'échangeur est à l'opposé de l'objectif de connexion inter-modale : de nombreuses friches industrielles à proximité de la gare de Pau y répondent. Il y a également 35 ha de friches industrielles dans la zone industrielle de Billères – Lescar – Lons géographiquement proche de l'échangeur existant de Lescar.
- Du fait de l'électrification massive du transport, il devient évident que le passage vers Saragosse ne se fera plus par le Somport pour les poids lourds (masse rédhibitoire des batteries). Le point 3 de l'objectif est obsolète.
- Mobilité quotidienne / électrification :
 - Les objectifs de l'échangeur (déconcentration de la rocade par exemple) seront donc atteints sans échangeur, grâce à la décarbonation de l'économie.
 - Phase de transition (coexistence véhicules thermiques / électriques), accès aux quartiers résidentiels des communes situées à l'Est de Pau. Il peut se faire de façon déjà largement optimisée à la fois par l'échangeur actuel Pau Centre et par celui de Soumoulou distant de 13 km. Un échangeur intermédiaire supplémentaire n'apportera donc aucune réduction significative des émissions de CO2 des véhicules thermiques. Il va même contribuer à émettre une quantité significative de GES pour le construire (bitume, béton, métal). Une analyse ACV (sur le cycle de vie) montrera

Morlaàs 22 Mars 2022

Bernard Galtié
32, Rue de la Rouvière
64160 Morlaàs
bernard.galtie@orange.fr
Groupe Local des Shifters de Pau

Projet d'échangeur autoroutier de Pau Morlaàs (A64)

Avis, dans le cadre de la concertation publique
Additif à l'envoi du 8 Mars 2022

Commentaires portants sur deux chapitres du document "Projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs(A64) et aménagements urbains connexes".

L'environnement des variantes retenues(pages 17 et 18)

Les humains ne sont à peine mentionnés, limitant leur présence à "et d'habitations résidentielles, accolées au nord-est du giratoire Berlanne pour les plus proches d'entre elles, et de manière plus éloignée, dans le triangle formé par la RD943 à l'est et la rue des Landes à l'ouest".

On protégera les oiseaux, les chauves souris, et " quelques "et quelques mammifères (Ecureuil roux, Hérisson d'Europe...).....; Pour les humains, habitants : on facilitera leurs déplacements!

La chasse (bien sûr) fait l'objet d'une attention particulière (tableau comparatif des sorties, page 21) "Elle concerne en outre des terrains agricoles et des espaces utilisés pour des activités de chasse ».

Garantir la fluidité et la sécurité du trafic.....et respecter la quiétude des riverains".(Pages 23 et 24)

Page 24, on lit "...et respecter la quiétude des riverains".

Les voies sur lesquelles se raccordera l'échangeur de Pau-Morlaàs sont aujourd'hui communales. Elles doivent être reconfigurées à la fois pour accueillir le futur trafic mais aussi pour garantir la quiétude des riverains. Ainsi, la Communauté d'Agglomération Pau Béarn Pyrénées aura prochainement à se prononcer sur la prise en charge du réaménagement du tronçon du Cami Salié compris entre le futur giratoire à l'échangeur et la rocade (au niveau du giratoire Lémire) qui intégrera des aménagements cyclables et piétonniers et préservera un recul suffisant par rapport aux zones d'habitation et d'activités existantes.

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

Le Cami Salié Est réservé aux riverains et transformé en voie verte. Concrètement, la partie Est du Cami Salié sera traitée en « impasse débouchante », c'est-à-dire avec des panneaux « voie sans issue sauf vélos et piétons » aux deux extrémités de

la voie, complétée par un dispositif empêchant physiquement les voitures d'accéder à l'A64 par le Cami Salie Est, ne laissant passer que les piétons et vélos.

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

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

"La fluidité et la sécurité du trafic" d'abord" et la quiétude des riverains" plus tard!

Lors de la réunion de concertation tenue en la Mairie de Morlaàs le 15 Mars 2022, il a été indiqué que l'objectif de l'échangeur était d'écouler un trafic de 6700 véhicules par jour en moyenne. On peut dès lors douter que la partie du Cami Salie sur lequel circuleront poids lourds, véhicules particuliers et utilitaires puisse permettre la "quiétude" des riverains.

Dans sa version sud la sortie/entrée de l'échangeur et la portion du Cami Salie sur lesquels circulera le trafic (accueillera, on appréciera le vocabulaire) est au milieu (et à quelques mètres (Cami Salie) de 2 lotissements où habitent 300 personnes. Ils vont être les victimes d'une pollution sonore et d'une pollution atmosphérique:

1. Qui porte atteinte leur intégrité physique,
2. Qui porte atteinte à leur dignité,

ce qui est inacceptable.

Ces habitants sont les plus impactés par cet ouvrage, bien plus que les quelques chauves souris ou insectes listés page 18. Les habitations et les deux lotissements de ces personnes vont être invivables.

Nous serions curieux de connaître " les aménagements" qui vont apporter la quiétude dans une zone où:

- la circulation intense va être la cause d'insécurité pour les habitants et leurs enfants,
- Le niveau de bruit va être de 80-90 Décibels (dBa) au moins,
- Les émissions de polluants atmosphériques, oxydes d'azote, particules fines, imbrûlés, entre autres, seront omniprésentes, mettant en danger la santé des habitants.

Parler de "préserver la quiétude des riverains" dans ce contexte, tient de l'euphémisme et souligne le peu de considération que les maîtres d'œuvre et d'ouvrage de ce projet ont pour les habitants de ces lotissements. Des élus de la République Française ne devraient pas tolérer qu'on puisse traiter des populations de la sorte, des populations qui de plus n'ont aucun moyen de se défendre.

Ce projet inutile, à rebours de tout ce qui devrait être entrepris à l'aube d'une crise climatique avérée, porté avec insistance depuis 20 ans au moins, est en train, outre de devenir une absurdité, de porter atteinte à la vie de plus 300 personnes.

Bernard Galié



Copie de la page 24 du document: **Projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs (A64) et aménagements urbains connexes.**
 disponible à l'adresse:
<https://www.a64-amenagement.com/amenager-l-autoroute/echangeur-pau-morlaas>

donc un impact négatif du projet. Enfin, il va réduire la capacité de compensation carbone du territoire en artificialisant des terres qui ne stockeront plus de carbone, ce qui va accroître son impact négatif.

4-1 ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER : une démarche vertueuse en faveur de l'environnement

Cette démarche établie par le ministère de la Transition écologique et renforcée par le Grenelle de l'environnement répond à une logique en 3 temps. En priorité, le maître d'ouvrage s'efforce d'éviter les impacts. Si cela n'est pas possible, il cherche à les réduire ou les limiter par des mesures dites de réduction (par exemple : installation de clôtures à maille fine autour du chantier empêchant la petite faune de pénétrer dans les zones en travaux). Enfin, si malgré ces efforts, des impacts résiduels sont constatés, il devra mettre en place des mesures de compensation de ces derniers (par exemple : construction de mares à batraciens)

4-2 The shift project avec ses propositions rend inutile cet échangeur, donc évite les impacts sur l'environnement en répondant au mieux à la démarche du ministère de l'environnement.

5-1 BIODIVERSITÉ : des habitats naturels à prendre en compte

Des inventaires des habitats naturels ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole, présentant différents habitats à enjeux de biodiversité. Parmi ces enjeux, on recense essentiellement la présence de zones humides et un habitat d'intérêt communautaire (les prairies fauchées).

5-2 Analyse du shift project sur la biodiversité et les ressources naturelles

- Constat page 215 : le dérèglement climatique, l'effondrement de la biodiversité et la raréfaction des ressources naturelles constituent des bouleversements dont les effets se font déjà sentir sur tous les territoires français.
- Une recommandation page 219 : utiliser les objectifs de résilience et de transition écologique du territoire pour élaborer ou révisiter les documents de planification, Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).
- A la lumière de ce constat et de cette recommandation générale, il apparaît évident que les espaces naturels concernés, à vocation agricole, doivent être sanctuarisés (maintien de la biodiversité, maintien de la capacité de production agricole locale, maintien voire accroissement de la capacité de séquestration biologique du carbone)

6 CONCLUSION

A la lumière des propositions faites pour limiter le réchauffement climatique et répondre à la raréfaction et au renchérissement des ressources fossiles, ce projet d'échangeur paraît infondé, inadapté et dommageable.

Il l'est d'autant plus que, pour atteindre la neutralité carbone en 2050, l'effort annuel en matière doit être de l'ampleur de l'impact du COVID, avec ses effets immédiats sur le trafic routier.

Enfin, les événements géopolitiques actuels montrent l'impérieux besoin pour l'Europe d'aller au plus vite vers une indépendance énergétique maximale, ce à quoi ce projet ne contribue pas. L'investissement correspondant devrait donc être au plus vite consacré à des transformations visant à la production d'énergie renouvelables, à la sobriété énergétique et à l'électrification de la société.

Pierre Biscay, 10 Avenue des Roses 64140 Lons

Bonsoir,

Je crois que je vais doucher votre bel enthousiasme :

Tout le monde sait aujourd'hui que notre consommation immodérée d'énergies fossiles induit un réchauffement de l'atmosphère qui va provoquer une catastrophe écologique avant la fin du siècle. C'est pas moi qui le dit, c'est le dernier rapport du GIEC qu'on trouve sur internet et qui est encore plus alarmiste que le précédent.

L'échangeur que vous nous « concertez » aujourd'hui va améliorer la fluidité de la circulation et à terme augmenter cette circulation, les émissions de gaz à effet de serre, et donc, accélérer l'arrivée de cette catastrophe. Même si c'est difficile à entendre, tout le monde sait ça ; mais vous, vous allez entrer dans l'histoire comme étant ceux qui auront pris la responsabilité de nous « montrer la lune pendant que notre maison brûle. »

Votre échangeur est le plus court chemin pour aller de l'autoroute au précipice.

Je voudrais finir par une petite note d'espoir : J'ai conservé au grenier la vieille toile de tente avec laquelle j'allais camper au Larzac dans les années 70 et qui a servi à nos enfants pour séjourner à Notre Dame des Landes. J'ai passé l'âge du camping, mais si quelques jeunes courageux et lucides voulaient s'installer sur ces terres que vous envisagez de bétonner, je serais tout prêt à leur prêter ma vieille toile de tente .

Excusez moi d'avoir été un peu long.

25 MARS 2022

Mesdames, Messieurs,

A propos du projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs, quelques remarques, que vous lirez peut-être... si vous avez le temps...:

Le GIEC a publié le 28 février dernier son document à destination des décideurs: le + 1,5° de la température de notre planète Terre pourrait être atteint dès 2030 (dans moins de 10 ans) , alors qu'il y a seulement quelques années on nous disait qu'il était urgent d'agir pour limiter la hausse à 1,5° à la fin du siècle (!)

Que faisons-nous, que font les entreprises, que font les décideurs de ces alertes? Difficile de répondre précisément à cette question et même si «le vert» est présent dans toutes les campagnes de communication, force est de constater que les appels pressants des scientifiques à réduire les gaz à effet de serre, principale cause du changement climatique, restent lettre morte...

Un exemple? Le projet d'échangeur autoroutier de Pau-Morlaàs!

Pau dispose déjà de 3 échangeurs avec l'autoroute A64 entre Soumoulou et Lescar, 3 échangeurs sur seulement une trentaine de kms. Vous envisagez d'en construire un quatrième pour -je vous cite- «une plus grande fluidité du trafic (...) et la réduction des congestions participera à améliorer la qualité de l'air».

Il est vrai qu'aux heures de pointe, sur la rocade de Pau et la route de Morlaàs la circulation est ralentie... mais, pas besoin d'avoir fait Polytechnique pour savoir que le moyen le plus efficace pour répondre à cette problématique c'est d'abord de réduire la circulation automobile et de limiter notre dépendance à la voiture!

Alors, pourquoi ne pas envisager, comme le préconise l'État, de développer les transports en commun sur le réseau routier déjà existant? Cela aurait en plus pour effet d'éviter de goudronner et bétonner les précieuses terres agricoles fertiles qui se trouvent sur le tracé de votre échangeur et tout aussi important, éviterait de polluer la vie des gens du voyage que l'on a installés là!

Par ailleurs, un plan vélo a été mis en place en 2018 et en 2020, l'Etat a décidé d'aider financièrement les citoyens qui utilisent le vélo pour se rendre au travail en créant un forfait mobilité durable pour tous les salariés à hauteur de 400€ /an et en introduisant le vélo dans le barème fiscal... N'y-a-t-il pas une contradiction flagrante entre ces mesures prises par l'Etat et la création d'un quatrième échangeur financé par les collectivités locales? Pourquoi ne pas aller jusqu'au bout de cette logique ... /...

«écovélo» en développant un vrai réseau cyclable sur tout le trajet Pau-Morlâas? On constate que lorsque les infrastructures existent et que l'acquisition de vélos est facilitée, le nombre d'utilisateurs augmente... Savez-vous qu'au Danemark un programme de 45 **autoroutes cyclables** est engagé pour encourager la circulation à vélo au-delà du centre ville? D'ici 2045, 750 kms de pistes larges et sécurisées verront le jour avec signalétique, mini-stations service pour vélos, etc. .. Peut-être (on peut toujours rêver) de nouvelles perspectives pour Vinci ... mais peut-être, hélas pour nous, habitants de Morlâas et de l'Agglo de Pau, les destins de Vinci et d'Amazone sont-ils étroitement liés... et donc toute concertation, inutile!

À Morlâas,

Annexe 7 – Comptes-rendus des réunions publiques et ateliers



Réunion publique à Morlaàs
15 mars 2022
Mairie de Morlaàs

Synthèse des échanges

Déroulement de la réunion

Dans le cadre de la concertation préalable du public organisée par les maîtres d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier A64 de Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes, une réunion publique a été organisée le mardi 15 mars à 19 h à la mairie de Morlaàs.

Plus de 70 personnes ont participé à cette réunion : essentiellement des habitants des communes de l'est de Pau (Sendets, Idron, Morlaàs, Pau,...) ainsi que des élus locaux et représentants associatifs et de la communauté des gens du voyage.

La réunion s'est achevée vers 21 h et a été l'occasion d'échanges approfondis autour du projet d'échangeur et de ses aménagements connexes et plus largement sur les enjeux du projet, ses effets sur la circulation routière à l'échelle de l'agglomération et du Béarn ainsi que sur les aménagements prévus sur les voiries d'accès.



Plus de 70 personnes ont participé à la réunion à Morlaàs.

Interventions introductives

Les représentants des partenaires et maîtres d'ouvrage ont ouvert la séance en rappelant leur implication dans le projet et ses enjeux pour les habitants et entreprises des territoires desservis.

M. Joël SEGOT, maire de Morlaàs, a accueilli les nombreux participants et souhaité à tous des échanges nourris et fructueux.

M. Thierry CARRERE, maire de Buros, président de la Communauté de communes Nord-Est Béarn et vice-président du Département, a rappelé la mobilisation de son intercommunalité en faveur d'un projet attendu de longue date et destiné à participer à fluidifier la circulation sur l'axe Morlaàs-Pau (RD943) et à renforcer l'attractivité économique du Béarn.

Mme Isabelle LAHORE, vice-présidente du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, conseillère départementale du canton Pays de Morlaàs et du Montanerès, a salué la collaboration entre les trois collectivités concernées, l'État et VINCI Autoroutes, qui a permis de faire avancer ce dossier et d'en délimiter le périmètre. Les routes étant au cœur de ses compétences, le Département propose un investissement majeur pour fluidifier le trafic sur la rocade de Pau en accompagnement de ce nouvel échangeur : la création d'un passage dénivelé au niveau du rond-point Nobel.

Vivien ISOARD, Directeur Opérationnel de l'infrastructure Ouest, représentant la maîtrise d'ouvrage Ouest chez VINCI Autoroutes, a présenté la genèse du projet, son origine issue de la volonté des collectivités d'accueillir un nouvel échangeur sur l'A64 à l'Est de Pau ainsi que les différents partenaires mobilisés, co-financiers et maîtres d'ouvrage.



Ouverture de la réunion par M. Joël SEGOT, maire de Morlaàs



Ensuite, les services en charge du projet au sein de ces différentes maîtrises d'ouvrage ont présenté les projets proposés à la concertation :

- **Mme Katia NEDIC**, responsable du pôle conduite d'opérations et prospective chez VINCI Autoroutes a détaillé les enjeux et caractéristiques du projet d'échangeur ainsi que son calendrier et les modalités de la concertation ouverte jusqu'au 25 mars prochain.
- **Mme Mélanie CHAUVIN**, directrice adjointe des routes et infrastructures au Département des Pyrénées-Atlantiques a présenté les travaux proposés sur la rocade de Pau (RD817) ainsi que le projet de passage dénivelé au droit du rond-point Nobel.
- **M. Arnaud BINDER**, directeur des mobilités et espaces publics à la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées a présenté les aménagements proposés sur les voiries situées à proximité de l'échangeur, notamment au niveau du chemin Cami Salié, dont l'enjeu est de canaliser et de sécuriser les futurs flux de circulation tout en évitant les trafics importants sur des voies inappropriées.
- **Mme Cécile BARUSSAUD**, directrice de la Communauté de communes Nord Est Béarn, représentait l'intercommunalité à la tribune.

La présentation projetée lors de la réunion est disponible, ainsi que ce compte-rendu, sur le site internet du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr



Présentation du projet par les représentants des maîtres d'ouvrage

Synthèse des échanges avec les participants

De très nombreux sujets ont été évoqués par les participants durant la réunion, et notamment :

- le contenu de la concertation et les variantes proposées
- les enjeux du réchauffement climatique et des mobilités douces
- les effets sur la circulation routière dans l'agglomération
- les mesures à prendre pour limiter les impacts des travaux
- le tracé de l'échangeur et l'information des propriétaires concernés
- les aménagements proposés sur les voiries adjacentes, et singulièrement le Cami Salé
- les modalités d'information des habitants,
- ect...

Quel périmètre pour la concertation ?

Le Collectif des riverains de l'A64 s'est interrogé sur l'objet même de la concertation : porte-t-elle sur les deux variantes présentées dans le dossier, ou seulement sur la variante Sud ?

Vinci Autoroutes a tenu à clarifier la démarche convenue entre tous les partenaires du projet : présenter les six variantes étudiées, et parmi ces six variantes, les deux scénarios jugés les plus pertinents au regard des différents critères détaillés dans le dossier. L'objectif de cette concertation, a-t-il été rappelé, est de permettre au public de s'exprimer sur l'opportunité du projet ainsi que sur les propositions d'aménagement émises par les maîtres d'ouvrage.

Le choix de présenter une variante préférentielle ressort d'une analyse multicritère partagée entre les partenaires du projet qui a été détaillée en réunion.

Pour quelles raisons la variante Sud est-elle jugée préférable à la variante Nord ?

Le Collectif des riverains de l'A64 s'est également étonné de la préférence donnée à la variante Sud, estimant qu'il y aurait peut-être davantage d'arguments en faveur de la variante Nord pour résoudre les problèmes de congestion sur la rocade.

VINCI Autoroutes a précisé que la variante Nord avait fait l'objet d'un jugement moins favorable que la variante Sud sur la base de plusieurs critères : un trafic important qui perdurera sur la route de Morlaàs pour venir rejoindre l'échangeur ; son incidence sur le cadre de vie, avec un débouché dans un secteur qui accueille des zones résidentielles densément peuplées ; et des enjeux environnementaux plus importants du fait de la présence d'un bois abritant des espèces protégées. Sur ce point, les impacts sur la faune et la flore seraient moindres dans la variante Sud, avec en outre davantage de possibilités de compensation.

En termes de services rendus aux territoires, tant en matière de qualité de desserte des grands secteurs économiques palois que de fluidité du trafic sur la rocade, la variante Sud présente, là aussi, le plus d'avantages. Enfin, le secteur sud présente également plus de capacité pour aménager une nouvelle infrastructure lourde de transport.



L'échangeur va-t-il générer plus de trafic, et donc plus d'émissions de gaz à effet de serre ?

Un participant s'est inquiété d'une possible augmentation du trafic, qui irait selon lui à l'encontre des engagements de l'État en matière de lutte contre le réchauffement climatique.

VINCI Autoroutes a indiqué que l'effet attendu de l'échangeur n'est pas de générer davantage de trafic, mais de permettre un report du trafic existant. Les 6700 véhicules attendus sur le futur échangeur circulent déjà soit sur l'autoroute, où ils empruntent les deux échangeurs de Pau-Centre et Soumoulou, soit sur le réseau départemental.

Ce report de trafic va rééquilibrer la circulation sur l'ensemble de l'agglomération, fluidifier le trafic et ainsi limiter la pollution en raccourcissant les temps de parcours et surtout le temps passé dans les embouteillages.

Ce nouvel échangeur va-t-il vraiment permettre de fluidifier la rocade ?

Un habitant de Sendets a émis des doutes concernant les effets sur la circulation des aménagements des ronds-points Nobel et Lemire, estimant que les problèmes de congestion se situent plus en amont sur la rocade.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques, tout en rappelant que ces problèmes de congestion reflétaient le dynamisme du territoire, a estimé que les améliorations les plus notables étaient surtout à attendre sur le quart nord-est de la rocade paloise. Les effets du passage dénivelé seront ainsi bien réels pour toutes les entreprises des zones d'activités Europa, Berlanne ou Fébus et pour les habitants des communes de l'Est de l'agglomération. Ces effets seront en revanche naturellement plus limités sur les tronçons de la rocade les plus éloignés du secteur.

Peut-on s'attendre à une réelle amélioration au niveau du rond-point Total en venant de la route de Morlaàs ?

Un habitant a souhaité avoir des précisions concernant les effets attendus sur la circulation sur la RD943 (route de Morlaàs) en lien avec la création du passage dénivelé sur la rocade au niveau du rond-point Total.

En complément de la réponse précédente, le Département des Pyrénées-Atlantiques a indiqué que ce passage dénivelé sur l'axe de la rocade permettrait aux gens qui arrivent de Morlaàs de s'insérer plus facilement, et donc de fluidifier la circulation à l'heure de pointe du matin sur cet axe Nord-Sud très emprunté.

Le passage dénivelé bénéficiera également à fluidifier le trafic à l'heure de pointe du soir, qui reste néanmoins moins problématique que le matin, d'après les études menées par les services techniques de la collectivité.



Pourquoi ne pas réaliser un autre passage dénivelé dans le secteur de l'échangeur de Pau-Centre ?

Un participant s'est demandé pour quelles raisons un passage dénivelé n'avait pas déjà été réalisé dans le secteur de l'échangeur Pau-Centre, ce qui, d'après lui, permettrait de résoudre plus durablement et globalement les problèmes de congestion du trafic sur la rocade.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a indiqué que la configuration de la rocade est totalement différente au niveau de l'échangeur de Pau-Centre. Les distances n'y sont pas suffisantes pour permettre d'avoir des rampes d'accès, soit en passage souterrain soit en passage aérien. Un tel problème ne se pose pas dans le cadre de ce projet d'échangeur Pau-Morlaàs, où les distances sont beaucoup plus importantes.

Quelle influence l'échangeur aura-t-il sur le trafic de la RD 817 entre Pau et Soumoulou ?

Une personne habitant en bordure de la D 817 a souhaité s'assurer des effets du projet d'échangeur sur cet axe.

Les représentants du Département et de VINCI Autoroutes ont indiqué que le nouvel échangeur captera une part significative des véhicules qui aujourd'hui empruntent les échangeurs de Soumoulou et de Pau-Centre. Il y aura donc une baisse sensible de trafic sur la RD 817.

Quels projets d'aménagement pour le chemin Cami Salié ?

Plusieurs habitants de Sendets se sont inquiétés de la mise en impasse proposée pour le chemin Cami Salié. Cette fermeture, ont-ils indiqué, les priverait d'un accès direct au centre de Pau, et à certains services essentiels (hôpitaux, urgences, etc). Un second risque a été évoqué : celui d'une ouverture directe sur le rond-point, qui générerait de nouveaux flux de circulation jugés inacceptables.

La Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées a rappelé qu'il s'agissait d'une proposition faite dans le cadre de cette concertation préalable, qui est l'occasion de recueillir les opinions à ce sujet. Son représentant a indiqué que des études complémentaires devront être réalisées avant de poursuivre le projet. Le choix de fermer l'accès au chemin Cami Salié aux véhicules relèvera par ailleurs du pouvoir de police des maires des communes concernées.

Un comptage des véhicules dans les zones concernées est-il prévu ?

Le Collectif des riverains de l'A64 a rappelé avoir demandé qu'un comptage des véhicules empruntant le Cami Salié soit réalisé au plus vite, s'inquiétant du report de cette étude.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques, par la voix de sa vice-présidente, Isabelle LAHORE, a précisé que l'étude, convenue avec le maire de la commune de Sendets, allait démarrer comme prévu dans les tout prochains jours, le temps de parfaire son organisation. Son principe n'est nullement remis en cause.



Quelles seront les conséquences des travaux prévus au niveau du rond-point Lemire ?

Une représentante de la communauté des gens du voyage a demandé des précisions concernant l'impact du projet sur les habitations des familles installées aux abords du rond-point Lemire.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a indiqué que l'élargissement du rond-point se ferait en grande partie par le nord, pour l'agrandir de quelques mètres. L'impact pour les parcelles bordant le rond-point serait donc extrêmement limité.

Quand les propriétaires des terrains concernés par le tracé de l'échangeur seront informés ?

Un propriétaire s'est inquiété de l'impact potentiel de la variante Sud sur ses terrains et a souhaité savoir quand le tracé sera arrêté et les propriétaires informés.

VINCI Autoroutes a expliqué que le projet suit un processus d'étude bien précis d'ici à l'enquête publique. Si l'implantation de l'échangeur est à ce stade bien calée et ne devrait que peu évoluer, il est nécessaire de mener maintenant des études plus approfondies, dites d'avant-projet, qui permettront de définir de façon plus précise le tracé de tous les aménagements, notamment sur le réaménagement des voiries et du giratoire Nobel. Les plans d'implantation de l'ensemble des aménagements seront donc affinés avant de définir exactement quelles seront les parcelles concernées, les besoins fonciers sur celles-ci et les éventuels impacts associés.

C'est sur cette base que les propriétaires seront informés par les maîtres d'ouvrages des impacts du projet sur le foncier les concernant. Cet échange devrait se tenir avant l'enquête publique.

Quelles sont les mesures prévues durant le chantier pour limiter les répercussions sur la circulation dans l'agglomération ?

Une habitante de Burps s'est inquiétée de l'impact sur la circulation du projet en phase chantier, en particulier sur l'axe Morlaàs-Pau, très utilisé pour les déplacements domicile-travail ainsi que pour les transports scolaires.

Concernant les travaux au niveau du rond-point Nobel, le Département des Pyrénées-Atlantiques a indiqué qu'ils se dérouleront en assurant le maintien de la circulation sur la rocade et la RD943. Les modalités restent à définir et le Département a conscience que ces travaux constitueront une gêne ponctuelle, mais que tout sera fait pour en limiter l'ampleur et la durée.

Des mesures acoustiques, et éventuellement des protections phoniques, sont-elles prévues ?

Un habitant de Sendets a souhaité savoir si des études avaient été réalisées pour évaluer l'impact acoustique de l'échangeur, et si des protections phoniques étaient prévues.

VINCI Autoroutes a indiqué que des études de bruit seront faites pendant les phases d'études détaillées, et présentées dans le cadre de l'enquête publique. L'installation de protections phoniques sera décidée en cas de dépassement des seuils fixés par la réglementation.



Quelle place pour les mobilités douces dans le projet ?

Une habitante de Buros a souhaité connaître les dispositions prévues pour sécuriser les cyclistes aux abords du rond-point Nobel, précisant que de plus en plus de personnes prennent leur vélo pour aller travailler.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a indiqué que, comme pour tous les projets d'aménagement routier, un volet mobilités douces est prévu, de façon à sécuriser l'accès pour les piétons et les cyclistes, notamment au niveau des franchissements. Ce volet sera d'autant plus important dans ce secteur où cohabitent à la fois des bureaux et des commerces.

Comment expliquer que certaines personnes n'ont pas été informées de l'organisation de cette concertation ?

Un habitant de Sendets a déploré le manque d'informations sur cette concertation, tout particulièrement sur la commune de Sendets.

VINCI Autoroutes a indiqué qu'un large dispositif d'information a été mis au point, conjointement avec l'ensemble des partenaires. Ainsi, 10 000 dépliant d'information ont été distribués dans les boîtes aux lettres des communes où pourrait être implanté l'échangeur, c'est-à-dire Morlaàs, Idron et les quartiers Est de Pau. Par ailleurs, cinq lieux d'exposition en mairies, au Conseil départemental et au centre technique municipal de Pau ont été mis en place pendant toute la durée de la concertation. L'information a aussi été relayée sur les réseaux sociaux, auprès des abonnés de l'autoroute, des annonces ont été publiées dans la presse régionale au début de la concertation et au cours de celle-ci, et les collectivités locales ont elles-mêmes relié l'information sur leurs propres supports de communication. Enfin, une conférence de presse avec l'ensemble des élus représentant les partenaires du projet a eu lieu avant l'ouverture de la concertation le 18 février, favorisant une large couverture médiatique par l'ensemble de la presse locale.

Cette concertation est ouverte à tous les habitants quelle que soit leur commune d'origine : de nombreux temps d'échanges ont été proposés durant les 5 semaines de concertation (5 permanences sur les lieux de la concertation, 2 rencontres mobiles dans des centres commerciaux, 2 réunions publiques) et un site internet est aussi à disposition pour permettre l'expression de tous.

La gratuité est-elle envisagée sur certains tronçons de la rocade ?

Un participant a souhaité savoir si l'accès à certains tronçons pourrait être gratuit, comme c'est déjà le cas à Aire-sur-Adour.

VINCI Autoroutes a rappelé que le modèle de la concession, fixé dans le contrat passé par l'État avec Vinci Autoroutes, prévoit que l'utilisateur paye pour l'utilisation et l'entretien de l'infrastructure.



Réunion publique à Pau
16 mars 2022
Salle Gaston Bonheur à Pau

Synthèse des échanges

Déroulement de la réunion

Dans le cadre de la concertation préalable du public organisée par les maîtres d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier A64 de Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes, une réunion publique a été organisée le mercredi 16 mars à 19 h à la salle Gaston Bonheur dans le quartier Ousse des Bois à l'Est de Pau.

Une trentaine de personnes ont participé à cette réunion : essentiellement des habitants des communes de l'est de Pau (Sendets, Idron, Morlaàs, Pau,...) ainsi que des élus locaux et représentants associatifs.

La réunion s'est achevée vers 21 h et a été l'occasion d'échanges approfondis autour du projet d'échangeur et de ses aménagements connexes et plus largement sur les enjeux du projet, ses effets sur la circulation routière à l'échelle de l'agglomération et du Béarn ainsi que sur les aménagements prévus sur les voiries d'accès.



Environ 30 personnes ont participé à la réunion

Interventions introductives

Les représentants des partenaires et maîtres d'ouvrage ont ouvert la séance en rappelant leur implication dans le projet et ses enjeux pour les habitants et entreprises des territoires desservis.

M. Michel CAPERAN, adjoint au maire de Pau chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et des travaux - accompagné de ses collègues, **M. Kenny BERTONAZZI**, adjoint au maire en charge des mobilités douces et représentant élu sur le quartier Pau Est et **Mme Neja BOUCHANNAFA**, adjointe au maire sur le quartier Pau Sud-Est - a accueilli les participants et rappelé l'engagement de la Ville de Pau et de l'Agglomération en faveur d'un aménagement porteur de dynamisme et d'attractivité économique. Il a souhaité que cette concertation soit l'occasion de faire remonter les observations du public à la fois sur la variante préférentielle choisie pour l'échangeur et sur les aménagements connexes proposés.

M. Charles PELANNE, vice-président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, en charge de l'aménagement et des infrastructures, a confirmé l'implication du Département, tout particulièrement dans la création d'un passage dénivelé sur la rocade au niveau du rond-point Nobel destiné à accompagner le projet d'ensemble et à fluidifier le trafic sur les axes Est-Ouest (RD817, rocade de Pau) et Nord-Sud (RD943, route de Morlaàs). Il a rappelé les multiples enjeux du projet, pour la desserte de l'agglomération, pour fluidifier le trafic et pour favoriser le désenclavement et le développement du territoire.

M. Xavier RICHER DE FORGES, Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage ASF Ouest chez VINCI Autoroutes, a présenté la genèse du projet, son origine issue de la volonté des collectivités d'accueillir un nouvel échangeur sur l'A64 à l'Est de Pau ainsi que les différents partenaires mobilisés, co-financeurs et maîtres d'ouvrage.



Les élus de Pau et du Département présents à la réunion



Ensuite, les services en charge du projet au sein de ces différentes maîtrises d'ouvrage ont présenté les projets proposés à la concertation :

- **Mme Claire MESTRE**, conductrice d'opérations chez VINCI Autoroutes a détaillé les enjeux et caractéristiques du projet d'échangeur ainsi que son calendrier et les modalités de la concertation ouverte jusqu'au 25 mars prochain.
- **Mme Mélanie CHAUVIN**, directrice adjointe des routes et infrastructures au Département des Pyrénées-Atlantiques a présenté les travaux proposés sur la rocade de Pau (RD817) ainsi que le projet de passage dénivelé au droit du rond-point Nobel.
- **M. Arnaud BINDER**, directeur des mobilités et espaces publics à la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées a évoqué les aménagements proposés sur les voiries situées à proximité de l'échangeur, notamment au niveau du chemin Cami Salié, dont l'enjeu est de canaliser et de sécuriser les futurs flux de circulation tout en évitant les trafics importants sur des voies inappropriées.

La présentation projetée lors de la réunion est disponible, ainsi que ce compte-rendu, sur le site internet du projet : www.a64-echangeur-pau-morlaas.fr



Présentation du projet par les représentants des maîtres d'ouvrage



Synthèse des échanges avec les participants

De très nombreux sujets ont été évoqués par les participants durant la réunion, et notamment :

- le contenu de la concertation et les variantes proposées
- la répartition des trafics sur les différents échangeurs
- les enjeux de décarbonation de la route et des mobilités douces
- la prise en compte des enjeux agricoles
- les autres solutions alternatives ou complémentaires éventuelles
- les aménagements proposés sur les voiries adjacentes, et singulièrement le Cami Salié
- le tracé de l'échangeur et l'information des propriétaires concernés
- les évolutions du trafic sur l'autoroute et les études acoustiques
- etc...

Sur quoi porte la concertation ?

Plusieurs participants se sont interrogés sur l'objet, voire l'utilité de la concertation, le choix de la variante Sud semblant déjà acté. Le représentant du Collectif des riverains de l'A64 a d'ailleurs rappelé sa volonté d'être étroitement associé à la concertation, rappelant les contacts déjà pris avec VINCI Autoroutes et proposant de remettre aux élus son analyse et ses propositions pour le projet.

VINCI Autoroutes a tenu à les rassurer. Cette concertation vise à recueillir l'ensemble des avis, sur tous les sujets liés au projet d'échangeur et à ses aménagements connexes, sur l'opportunité des projets comme sur la variante préférentielle proposée ou encore sur les aménagements envisagés sur les voiries départementales et communales.

Le choix de la part des maîtres d'ouvrage d'exprimer une préférence pour une des variantes présentées dans le dossier permet de rendre compte des résultats des études préliminaires déjà réalisées tout en facilitant la conduite des débats autour d'un projet clairement défini.

La Communauté d'agglomération Pau Bearn Pyrénées a quant à elle justifié ce positionnement par le fait que la variante Sud est plus structurante en termes d'aménagement du territoire, et qu'elle génère moins de difficultés sur l'axe Nord-Sud que la variante Nord.

En tant qu'adjoint à la mairie de Pau et Conseiller communautaire, M. Caperan a rappelé que les co-financeurs, collectivités et État, se sont réunis pour choisir ensemble cette variante qui leur apparaissait comme préférentielle, et de la soumettre ainsi à la concertation en tant que telle. Le Collectif de riverains A64 est encouragé à poursuivre ses relations avec les maîtres d'ouvrage et à faire part de ses propositions sur le projet.



Pourquoi la variante 6 n'a-t-elle pas été retenue ?

Un habitant de Sendets s'est étonné que la variante 6 qui se raccorde à la fois à la rocade et à la route de Morlaàs ne fasse pas l'objet d'études plus approfondies.

VINCI Autoroutes a indiqué que cette variante, en plus d'impacter des surfaces agricoles de part et d'autre de l'autoroute et de la RD943, aurait créé des nuisances trop importantes pour les zones d'habitation situées à proximité. Il aurait fallu en outre construire quatre gares de péage, ce qui représente plus d'impacts, plus de travaux et des coûts plus importants.

Pourquoi ne pas supprimer l'échangeur de Pau-Centre et mettre la rocade à deux fois deux voies ?

Un habitant a estimé que la solution la plus sûre pour fluidifier la rocade était de la passer à deux fois deux voies. Il s'est par ailleurs interrogé sur l'utilité de l'échangeur de Pau-Centre, jugeant qu'il pourrait être supprimé suite à l'ouverture de celui de Pau-Morlaàs.

VINCI Autoroutes a indiqué que même si les études réalisées faisaient apparaître un report de trafic vers l'échangeur de Pau-Morlaàs, le trafic sur l'échangeur de Pau-Centre, actuellement de 15 000 véhicules/jour, resterait trop important pour envisager sa suppression.

Par ailleurs, la possibilité de mettre la rocade à deux fois deux voies a été écartée par le Département des Pyrénées-Atlantiques, à la fois en raison de l'emprise foncière d'un tel chantier, et de son coût financier.

Report de trafic ou augmentation de trafic ?

Un habitant de Pau a réfuté l'idée selon laquelle ce nouvel échangeur ne générerait qu'un report de trafic. Comme dans tout projet de ce type, a-t-il affirmé, la nouvelle infrastructure générera également une augmentation de trafic, un trafic induit.

VINCI Autoroutes a indiqué que les études réalisées faisaient apparaître un effet immédiat consécutif à l'ouverture du nouvel échangeur : le report de trafic depuis les échangeurs de Pau-Centre et de Soumoulou. 80 % des usagers du futur échangeur empruntent aujourd'hui celui de Pau-Centre (45%) et de Soumoulou (35%). Ensuite, à plus long terme, l'attractivité de l'agglomération paloise et du Béarn dans son ensemble, tant sur le plan économique que démographique, pourra générer une augmentation globale du trafic tant sur l'autoroute que sur les routes secondaires.

Cette évolution a été intégrée aux modèles de trafic permettant de dimensionner et structurer le projet d'échangeur et ses aménagements connexes.



Quand seront publiées l'ensemble des études réalisées ?

Un habitant de Sendets a souligné l'intérêt qu'il y aurait à rendre public les modèles de circulation utilisés, de façon à permettre à tout un chacun de mesurer la pertinence du projet proposé.

VINCI Autoroutes a rappelé que la procédure de concertation publique en cours intervenait très en amont du projet, à un moment où l'ensemble des études ne sont pas été finalisées. C'est au moment de l'enquête publique, dans environ 2 ans (mi 2024), que les études détaillées seront disponibles, intégrées au dossier d'enquête et rendues publiques.

A cette occasion, VINCI a toutefois indiqué qu'une réunion dédiée associant les collectifs de riverains était envisageable.

Quand les propriétaires concernés par les travaux prévus seront tenus informés ?

Un riverain du Chemin Lemire qui souhaite aménager sa parcelle a demandé d'être tenu informé des travaux prévus dans le secteur.

Les services de l'agglomération ont confirmé que chaque propriétaire concerné sera sollicité le moment venu. Pour l'heure, les études ne sont pas suffisamment avancées pour connaître précisément quelle parcelle sera concernée et quel sera le niveau d'impact.

Un contact a été pris à l'issue de la réunion entre les services de la collectivité et le propriétaire.

Un projet autoroutier peut-il contribuer à la décarbonation des mobilités ?

Un habitant de Pau, invoquant les recommandations du Shift Project, s'est étonné que l'on envisage un nouvel aménagement autoroutier, quand la priorité, a-t-il déclaré, devrait être de décarboner les mobilités.

Un autre participant, lorsqu'il a été évoqué une possible augmentation du trafic, a rappelé que le plan climat territorial de la Ville de Pau prévoyait au contraire une décroissance du trafic. Le projet irait donc, selon lui, à l'encontre des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique.

Le représentant de la direction de VINCI Autoroutes a indiqué que l'autoroute pourrait à l'avenir devenir le support d'une mobilité collective décarbonée, faisant le pari de nouveaux usages et de technologies moins génératrices de gaz à effet de serre. Il a toutefois été rappelé que la configuration du territoire béarnais laissait penser que l'automobile resterait à l'avenir un mode de déplacement très utilisé, du fait de la difficulté d'y implanter des transports collectifs.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a, pour sa part, insisté sur la nécessité d'agir sur deux volets à la fois : la décarbonation des mobilités, et le désenclavement du Béarn, tout aussi important dans un contexte d'affirmation des métropoles régionales.

L'adjoint au maire de Pau en charge des mobilités douces a enfin rappelé que le projet d'échangeur permettrait de progresser sur le volet climatique en réduisant la congestion automobile, et en faisant une place importante aux mobilités douces ainsi qu'à des équipements devenus essentiels comme les aires de covoiturage et les parkings-relais.



Quelle place pour le covoiturage ?

Un habitant de Sendets, sur le chemin Cami Salié, a souhaité savoir quelle serait la place du covoiturage et des parkings-relais dans l'économie générale du projet.

La Ville de Pau a indiqué que ces sujets étaient incontournables, du fait de l'importance des flux pendulaires dans cette zone. Les partenaires du projet se sont d'ailleurs réunis le matin même de la réunion publique pour évoquer ce sujet qui ressort de la concertation : le projet d'origine ne comportait pas d'aire de covoiturage mais ce point pourrait évoluer pour tenir compte des avis exprimés lors de la concertation.

Il a d'ailleurs été précisé que VINCI Autoroutes allait déposer un dossier dans le cadre des discussions avec l'État sur un contrat de plans pour proposer la réalisation d'une aire de covoiturage à la sortie du projet d'échangeur Pau-Morlaàs.

Comment prendre en compte l'activité agricole ?

Des représentants agricoles ont fait part des inquiétudes de la profession concernant les emprises de l'échangeur et des routes secondaires dans un secteur de terres noires particulièrement fertiles.

Les intervenants ont reconnu l'importance de l'enjeu agricole pour le projet ainsi que la qualité des terres agricoles du secteur.

Le Département des Pyrénées-Atlantiques a rappelé qu'au moment de l'arrivée de l'A65, une convention avait été signée avec la SAFER pour constituer une réserve foncière. Un dispositif semblable pourrait être renouvelé de façon à limiter et compenser les pertes pour les agriculteurs.

La Ville de Pau, de son côté, a indiqué que cette question devrait être prise en compte dans la révision du PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal).

Quel avenir pour les aménagements connexes envisagés et tout particulièrement le chemin Cami Salié ?

Un habitant d'Andoins, qui se dit favorable à la création de l'échangeur, a toutefois rappelé que la fermeture annoncée du chemin Cami Salié était un sujet d'inquiétude pour de nombreux riverains.

Un autre, à Sendets, s'est étonné que, dans les plans présentés, le rond-point de sortie de l'échangeur apparaisse en contrebas du chemin.

La Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées constate en effet que le sujet est sensible pour nombre d'habitants, comme en témoignent les nombreuses contributions déposées sur le site du projet et les interventions des participants aux réunions publiques. Il a été indiqué que les services de l'agglomération apporteraient toute leur expertise technique pour permettre aux maires des communes concernées de trancher cette question complexe, car c'est à eux que reviendra la décision finale du fait de leur pouvoir de police sur les voiries communales.



Le maire de Sendets, M. Jean-Marc PEDEBEARN, présent à la réunion, constate que les collectivités ont eu jusqu'à ce jour une approche « protectionniste » de l'aménagement du Cami Salié en lien avec l'arrivée de cet échangeur. Il confirme que le sujet est regardé de près, qu'une étude est lancée pour permettre un comptage précis des nombreux véhicules qui empruntent cet axe, et ceci afin de trouver les meilleures solutions pour à la fois préserver la quiétude des riverains et faciliter l'accès des habitants aux zones d'activités et au centre-ville de Pau.

Concernant la position du rond-point de sortie de l'autoroute, VINCI a expliqué qu'elle était due à des règles de conception géométrique, mais que rien n'était figé ; ce projet d'implantation devra être affiné au fil des études.

Quel sera le nom de l'échangeur ?

Un participant a souhaité avoir des précisions concernant le nom de l'échangeur, souvent désigné sous le nom de Pau-Morlaàs, mais parfois également sous celui de Pau-Idron.

VINCI Autoroutes a indiqué qu'un échangeur n'a pas réellement de nom au regard de la réglementation : ce sont les usagers qui lui donnent un nom selon l'usage que chacun en fait. La réglementation en vigueur impose seulement au concessionnaire de faire figurer sur les panneaux de sortie les principaux territoires desservis. Ceci sera étudié au cours des prochaines phases du projet, lorsqu'il s'agira de définir la signalisation sur l'autoroute A64, en lien avec les services de l'État.

Comment s'intègre l'échangeur dans le contrat de concession de l'A64 ?

L'habitant d'Andoins a également souhaité avoir des précisions concernant le statut de ce projet d'échangeur dans le contrat de concession de VINCI sur l'Autoroute A64.

VINCI Autoroutes a indiqué que le groupe, au travers d'ASF, a passé un contrat de concession avec l'État couvrant l'ensemble du réseau qui comprend notamment l'A64. Le nouvel échangeur fait maintenant partie de ce contrat de concession, suite à la décision de l'Etat d'engager sa réalisation.

Des études d'impact acoustique sont-elles prévues ?

Ce même habitant a enfin voulu savoir si une réévaluation des impacts acoustiques était prévue, du fait de l'augmentation prévisible du trafic notamment entre les échangeurs Pau-Lescar et Pau-Soumailou ?

VINCI Autoroutes a confirmé que des études étaient prévues dans le cadre des études détaillées qui seront menées après la phase de concertation. Au vu des niveaux de trafics attendus sur l'autoroute en situation aménagée, les niveaux sonores actuels ne devraient pas beaucoup évoluer. Ce point devra être confirmé dans les études acoustiques ultérieures dont les résultats seront présentés lors de l'enquête publique. Il est donc vraisemblable que l'impact sonore restera très faible voire inexistant, ce qui devra être confirmé par les études.



PAU BÉARN
Communauté d'Agglomération

PAU



Atelier « économie »

1^{er} mars 2022

CCI Pau Béarn

Réunion d'information des entreprises
et représentants des activités économiques

Synthèse des échanges

Déroulement de la réunion

Dans le cadre de la concertation préalable du public organisée par les maîtres d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier A64 de Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes, une rencontre avec les acteurs économiques du territoire a été organisée le mardi 1^{er} mars 2022 à 19 heures à la Chambre de commerce et d'industrie Pau-Béarn.

Une vingtaine de personnes a participé à cette réunion : des représentants des entreprises locales, de la fédération du BTP et de la CCI ainsi que des collectivités territoriales.

La réunion s'est achevée vers 21 h et a été l'occasion d'échanges approfondis autour des enjeux du projet d'échangeur, des aménagements connexes sur les voiries adjacentes et plus largement sur les enjeux de mobilité à l'échelle de l'agglomération ainsi que sur les travaux à venir.

La réunion a été introduite par les représentants des maîtres d'ouvrages et co-financeurs du projet :

- Isabelle LAHORE, vice-présidente du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, conseillère départementale du canton Pays de Morlaàs et du Montanerès
- Michel CAPERAN, conseiller communautaire et adjoint au maire de Pau chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et des travaux
- Didier LARRAZABAL, vice-président de la Communauté de communes Nord-Est-Béarn en charge de l'économie
- Xavier RICHER DE FORGES, directeur de la maîtrise d'ouvrage Ouest chez VINCI Autoroutes.

Serge GALLAZZANI, vice-président de la CCI Pau Béarn, a ouvert la séance et accueilli le public, en rappelant l'intérêt de la création d'un nouvel échangeur pour les entreprises et le développement économique du Béarn.





Interventions introductives

Madame Isabelle LAHORE, vice-présidente du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, conseillère départementale du canton Pays de Morlaàs et du Montanerès, a salué un moment important : celui de la concertation sur un projet phare pour l'avenir de l'agglomération et au-delà du Béarn et de l'ensemble de son tissu économique. Ce projet, a-t-elle rappelé, était attendu depuis longtemps, et c'est la collaboration entre les trois collectivités concernées, l'État et VINCI Autoroutes qui a permis de faire avancer ce dossier et d'en délimiter le périmètre. Les routes étant au cœur de ses compétences, le Département propose un investissement majeur pour fluidifier le trafic sur la rocade de Pau en accompagnement de ce nouvel équipement : la création d'un passage dénivelé au niveau du rond-point Nobel.

Monsieur Michel CAPERAN, conseiller communautaire et adjoint au maire de Pau chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et des travaux, s'est lui aussi félicité de voir se préciser aujourd'hui un projet dont l'enjeu est à la fois de soulager la rocade et de mieux desservir les pôles d'activités situés à l'est de Pau. Il a rappelé que de nombreux défis devront encore être relevés : l'amélioration du service de transports en commun dans cette zone à forts enjeux économiques, et une réflexion collective en matière d'urbanisme afin de contenir la pression foncière dans le secteur.

Monsieur Didier LARRAZABAL, vice-président de la Communauté de communes Nord-Est-Béarn en charge de l'économie, s'est pour sa part réjoui des perspectives économiques liées à ce nouvel échangeur. Le territoire du Nord-Est Béarn est déjà très attractif, comme l'attestent plusieurs implantations récentes dont celles d'Amazon ou encore de la société Patatam. Cette dynamique devrait selon lui se poursuivre, grâce à l'intérêt que suscite déjà le projet auprès de nombreux entrepreneurs.

Monsieur Xavier RICHER DE FORGES, directeur de la maîtrise d'ouvrage Ouest chez VINCI Autoroutes, a parlé d'une nouvelle étape dans les projets d'aménagement, visant non plus la réalisation de grandes liaisons interurbaines, mais des équipements au service de la mobilité locale. Ce projet en est la parfaite illustration. Il a également insisté sur la responsabilité environnementale du groupe Vinci, pleinement engagé dans le défi de la mobilité décarbonée. Cela n'implique pas selon lui que la voiture individuelle disparaisse, mais qu'en plus des changements technologiques en cours (électrification des véhicules), et des innovations en matière de construction, les transports en commun, le covoiturage, soient mieux intégrés dès la conception des projets.



Les services en charge du projet au sein de ces différentes maîtrises d'ouvrage ont ensuite présenté les projets proposés à la concertation :

- **Madame Katia NEDIC**, responsable du pôle conduite d'opérations et prospective chez VINCI Autoroutes a détaillé les enjeux et caractéristiques du projet d'échangeur ainsi que son calendrier et les modalités de la concertation ouverte jusqu'au 25 mars prochain ;
- **Madame Mélanie CHAUVIN**, directrice adjointe des routes et infrastructures au Département des Pyrénées-Atlantiques a présenté les travaux proposés sur la rocade de Pau (RD817) ainsi que le projet de passage dénivelé au droit du rond-point Nobel.
- **Monsieur Arnaud BINDER**, directeur des mobilités et espaces publics à la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, a évoqué les aménagements proposés sur les voiries situées à proximité de l'échangeur, notamment au niveau du chemin Cami Salié, dont l'enjeu est de canaliser et de sécuriser les futurs flux de circulation tout en évitant les trafics importants sur des voies inappropriées.





Synthèse des échanges avec les participants

Plusieurs sujets ont été évoqués par les participants durant la réunion :

- un soutien unanime au projet d'échangeur ainsi qu'aux aménagements connexes envisagés
- les enjeux de mobilités associés
- les délais avant la mise en service des ouvrages prévus
- les retombées des travaux pour les entreprises régionales.

Le soutien au projet d'échangeur et à ses aménagements connexes

Les participants ont tous relevé leur adhésion en faveur d'un projet attendu depuis de longues années et dont les caractéristiques proposées par les maîtres d'ouvrage semblent être en mesure d'apporter les services attendus, à la fois en termes d'accessibilité aux zones d'activités et de fluidification des trafics à l'échelle de l'agglomération.

La réunion fut également l'occasion, pour les représentants économiques présents, d'émettre un certain nombre de souhaits complémentaires à même d'améliorer encore, selon eux, leur environnement routier et plus largement les enjeux de déplacement pour leurs salariés.

Quelle place pour le covoiturage, les transports en commun et les mobilités douces ?

Monsieur Thierry Renard, chef d'Etablissement de TotalEnergies à Pau, a souligné qu'avec 3000 personnes présentes sur le site de Pau, l'entreprise avait des attentes fortes concernant ce projet d'échangeur, cela depuis de nombreuses années.

Il a souhaité attirer l'attention des maîtres d'ouvrages sur trois points à ses yeux essentiels :

- La nécessité qu'une aire de covoiturage soit prévue (ce n'était pas le cas, lorsque l'échangeur de Lescar a été inauguré il y a quelques années) ;
- Qu'un volet mobilités douces soit intégré au projet, en particulier des pistes cyclables ;
- Que pour des raisons de qualité de vie au travail, la solution d'un « pont autoroutier » qui surplomberait les équipes installées en contrebas de la rocade soit écartée.

Monsieur Jésus Donado de TEREKA a indiqué pour sa part que le projet était également très bien accueilli par l'entreprise et ses 500 collaborateurs, qui utilisent régulièrement l'autoroute.

Il a cependant, comme Monsieur Renard, invité les maîtres d'ouvrages à faire une place plus grande aux transports en commun et aux mobilités douces. L'un des enjeux étant d'améliorer la sécurité des collaborateurs. Il a notamment souligné que l'accès à l'arrêt de bus impose aujourd'hui de traverser la rocade à un emplacement particulièrement dangereux, la configuration du site ne permettant pas aux automobilistes d'anticiper la présence d'un passage piéton dans cette zone. L'accès est également réputé, selon lui, particulièrement dangereux pour les cyclistes.



Monsieur Donado a conclu son intervention par une proposition d'aménagement qui permettrait selon lui d'améliorer fortement l'accessibilité du site. Elle consisterait à aménager un rond-point permettant la connexion entre l'avenue Larribau et l'avenue de l'Europe.

Monsieur Richer de Forges pour VINCI Autoroutes a indiqué qu'à ce stade, aucun parking de covoiturage n'était prévu dans le programme que Vinci Autoroutes a contractualisé avec l'État. Il a toutefois précisé que des discussions étaient en cours pour qu'un programme plus large de parkings de covoiturage soit déployé sur l'ensemble des échangeurs de l'axe A64, dont celui de Pau-Morlaàs. Il a également estimé que la meilleure solution, plus encore qu'une aire de covoiturage, serait d'intégrer dans le projet un pôle d'échanges multimodal permettant une articulation avec les transports en commun, et la possibilité de faire rouler des bus sur l'autoroute. Une telle infrastructure peut offrir différents usages, et ces différents usages, a-t-il conclu, devront être pensés et accompagnés en lien avec les collectivités.

Madame Mélanie Chauvin pour le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, en réponse aux préoccupations exposées par les représentants de Total et Terega, a reconnu que la rocade paloise, axe de transit, était peu confortable pour les cyclistes. Elle a indiqué que même si les mobilités douces figuraient en bonne place dans les priorités du Département et que la concertation devait permettre d'accueillir toutes les suggestions, ce projet devait en premier lieu permettre de réduire la congestion automobile. D'où l'intégration d'un passage dénivelé devant justement permettre de fluidifier le trafic au croisement de la rocade et de la route de Morlaàs.

Monsieur Arnaud Binder pour l'agglomération de Pau a lui aussi indiqué que le projet pouvait être enrichi par la concertation et que les propositions d'aménagement intégrant des pôles d'échanges, des parkings relais et des infrastructures pour les mobilités douces, devraient être examinées de près par les collectivités concernées. Il a lui aussi souligné l'importance d'un passage dénivelé, qui aurait pour effet d'apaiser le trafic au niveau du giratoire Nobel, et d'avoir des traversées sécurisées, permettant de créer des continuités tout au long du parcours.





Quels délais pour les travaux et la mise en service de l'échangeur ?

Monsieur Sébastien Labourdette de l'entreprise SOBEGA et président de la Fédération du Bâtiment et Travaux Publics des Pyrénées-Atlantiques s'est étonné du délai de mise en service de l'échangeur, l'horizon 2027 annoncé par les maîtres d'ouvrage lui semblant trop lointain au vu du budget annoncé (18 millions d'euros) et des enjeux de circulation auxquels sont confrontés les professionnels du bâtiment.

Madame Katia Nedic pour VINCI Autoroute a justifié ce délai de cinq ans par la nécessité d'apporter une réponse adéquate aux enjeux d'un territoire dense et complexe. Cela requiert des études robustes qui devront se poursuivre tout au long de cette année et en 2023. L'objectif de ces études est notamment de préciser le tracé, de qualifier les impacts environnementaux mais aussi les effets acoustiques, et plus généralement les impacts sur le cadre de vie. Passée cette phase d'études, et après obtention des autorisations administratives, les travaux s'étaleront sur une durée pouvant aller d'un an et demi à deux ans, en fonction de la complexité des aménagements à réaliser et de leur phasage.

Madame Chauvin pour le Conseil départemental a elle aussi indiqué que des études préliminaires étaient encore nécessaires pour que le Département puisse engager les travaux prévus. L'enjeu étant d'optimiser le projet, tant du point de vue des réponses apportées en termes de gestion du trafic que de coût pour les finances publiques (près de 10 millions d'euros pour l'ensemble des aménagements financés par le Département).

Quelle tarification pour le péage ? Et quelle place pour les poids lourds sur la rocade ?

Monsieur Labourdette de la fédération du BTP a également demandé des précisions aux maîtres d'ouvrages concernant une éventuelle interdiction de circulation faite aux poids-lourds sur la rocade de Pau, et la tarification prévue pour le péage.

Il lui a été répondu qu'il n'était pas envisagé pour le moment d'interdire la rocade aux poids-lourds pour leur imposer le report sur l'autoroute.

Monsieur Richer de Forges de VINCI Autoroutes a indiqué que la tarification serait précisée par l'État quelques semaines avant l'ouverture de l'échangeur. Il est prévu à ce stade que soit appliqué le taux kilométrique en vigueur sur l'ensemble de l'A64.

Quels critères d'attribution pour les marchés de travaux ?

Monsieur Richer de Forges a indiqué que les marchés de travaux seraient attribués à l'issue d'appels d'offres avec publicité européenne.

Ceux-ci seront ouverts, de façon à ce que les entreprises locales puissent être associées au projet, avec des critères spécifiques d'attribution en matière de sécurité, de formation de la main-d'œuvre employée, et d'insertion.



Atelier « environnement »

2 mars 2022

Mairie de Morlaàs

Réunion d'information des associations environnementales

Synthèse des échanges

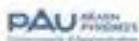
Déroulement de la réunion

Dans le cadre de la concertation préalable du public organisée par les maîtres d'ouvrage du projet d'échangeur autoroutier A64 de Pau-Morlaàs et de ses aménagements connexes, une rencontre avec les associations de défense de l'environnement du territoire a été organisée le mercredi 2 mars 2022 à 17 heures à la mairie de Morlaàs.

Une vingtaine de personnes a participé à cette réunion : des associations environnementales (Conservatoire d'espaces naturels Nouvelle-Aquitaine, Ligue de protection des oiseaux 64, Anim'ousse-ère) ainsi que des représentants des collectivités et des maîtres d'ouvrage.

La réunion s'est achevée vers 19 h et a été l'occasion d'échanges approfondis autour du projet d'échangeur et de ses aménagements connexes et plus largement sur les enjeux environnementaux à prendre en compte dans les études et la conception du projet.





La Communauté de communes Nord-Est Béarn était représentée par son vice-président en charge de l'Environnement, transition énergétique, développement durable, Monsieur Philippe CASTETS, ainsi que Carole DIDIER, directrice du Pôle Aménagement Environnement et sa collègue Morgane UBALDO.

Plusieurs représentants des maîtres d'ouvrage ont pu échanger avec les participants tout au long de cette réunion :

Pour le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques :

- Mélanie CHAUVIN, directrice Adjointe des Routes et Infrastructures
- Anne-Laure DEQUIDT, Service études et programmation infrastructures

Pour VINCI Autoroute :

- Vivian ISOARD, directeur opérationnel de l'infrastructure Ouest
- Katia NEDIC, responsable pôle conduite d'opérations & prospective
- Claire MESTRE, conductrice d'opérations
- Patrice LEBRUN, responsable Environnement





Synthèse des échanges avec les participants

Plusieurs sujets ont été évoqués par les participants durant la réunion :

- des enjeux liés au cadre de vie, notamment au droit du chemin Cami Salé
- la nécessaire prise en compte des contraintes environnementales
- et plus largement des questions liées au modèle économique du projet (péage...).

Des mesures sont-elles prévues vis-à-vis de la présence de gens du voyage dans le secteur du chemin Cami Salé ?

L'association Anim'Ousse-ère, dont certains membres habitent à Sendets vers le Cami Salé, rappelle les nuisances signalées par certains habitants du quartier : trous dans la chaussée causés par le passage des camions, présence de piétons sur une route sans éclairage public, nombreux ralentisseurs, cohabitation avec les gens du voyage, etc...

Les collectivités, le Département et la Ville de Pau en particulier, sont conscientes de la prégnance de ces questions dans la vie du quartier et y apporteront le moment venu des réponses adéquates en concertation avec les riverains et les différentes parties concernées.

Le péage ne risque-t-il pas d'être dissuasif pour les usagers ? Quel impact cela peut-il avoir sur la rentabilité du projet ?

L'association Anim'Ousse-ère s'est également interrogée sur le prix du futur péage qui pourrait avoir un effet dissuasif pour les usagers et limiter ainsi les possibilités de report de trafic.

Selon VINCI Autoroutes, les études réalisées montrent que malgré son coût pour les usagers, l'échangeur permettrait d'absorber une part significative du trafic. L'utilisateur type serait un automobiliste déjà engagé sur l'autoroute, venant donc d'assez loin, qui sans cet échangeur, serait sorti à Pau centre ou à Soumoulou. Le projet devrait donc avoir l'effet attendu de report d'une partie du trafic de la rocade de Pau sur l'autoroute. Une partie des coûts d'investissement sont supportés par VINCI Autoroutes au moyen du péage.

La gratuité du péage serait-elle envisageable pour les riverains ?

Cette demande a été portée par le représentant de l'association Anim'Ousse-ère en tant qu'habitant du quartier Pau-Nord, qui a précisé que la gratuité pour les riverains pourrait par exemple s'appliquer à la portion du parcours comprise entre ce nouvel échangeur et celui de Lescar.

VINCI a rappelé que le modèle de la concession prévoit que l'utilisateur paye pour l'utilisation et l'entretien de l'infrastructure. Il n'est pas prévu de déroger à cette règle, y compris pour des usages locaux.

Les trames vertes et bleues ont-elles été prises en compte dans la conception du projet ?

Le CEN Nouvelle-Aquitaine indique qu'il sera nécessaire d'élargir le périmètre d'étude pour prendre en compte l'ensemble des enjeux des trames vertes et bleues qui jouent un rôle essentiel à l'échelle de l'agglomération. Sa représentante précise que le CEN pourra apporter son expertise en la matière.

VINCI Autoroutes précise qu'un bureau d'études a été mandaté pour la réalisation de diagnostics faune/flore. A ce stade, il ressort des investigations de terrain et de l'important travail bibliographique réalisé, que le projet n'aurait pas d'impact sur les trames vertes et bleues régionales, situées plus au nord. Des sous-trames locales seraient en revanche concernées : le cours d'eau de l'Aygue Longue, des corridors dans des espaces boisés, ainsi que des haies utilisées pour le passage de la faune.

L'analyse comparative des variantes Nord et Sud de l'échangeur montre que les impacts sur l'environnement seraient plus forts avec la variante Nord, notamment du fait de la présence de l'Aygue Longue et de l'enclavement de l'espace boisé classé situé au nord de l'autoroute.

Ces premiers diagnostics seront complétés à l'issue de la concertation par une étude d'impact dont les conclusions devraient être présentées en 2024. Il est rappelé à ce sujet que, réglementairement, un projet d'échangeur n'est pas systématiquement soumis à étude d'impact. VINCI considère toutefois que le projet de Pau-Morlaàs sera certainement concerné par une telle procédure.

Quelles seront les mesures prises pour limiter les impacts environnementaux du projet ?

Bien que la variante Sud apparaisse préférable à la variante Nord sur le plan de ses impacts environnementaux, les participants ont rappelé l'importance des mesures à prendre pour limiter encore les impacts du projet sur son environnement.

Les maîtres d'ouvrage confirment que la démarche ERC (« éviter, réduire, compenser ») sera appliquée tout au long du projet.

Les retours d'expérience menés par VINCI sur d'autres projets d'échangeurs montrent qu'il est possible grâce à la compensation de recréer des conditions propices à la régénération de nombreuses espèces, y compris des espèces en voie de disparition comme le vison d'Europe. L'évitement et la réduction des impacts seront cependant toujours privilégiés, partant du principe que la meilleure des compensations est celle qui a pu être évitée.



Y a-t-il un risque de ruissellement des eaux de pluie, dû à l'imperméabilisation des sols ?

Les représentants de l'association Anim'Ousse-ère ont évoqué à ce sujet le recours à un revêtement drainant pour les voies de circulation de l'autoroute afin d'éviter tout débordement d'eau sur les terrains adjacents.

VINCI a confirmé que le risque sera pris en compte dans la conception du projet. L'eau de ruissellement sera captée au moyen de bassins de rétention, et restituée ensuite à faible débit, après traitement, comme le prévoit la « loi sur l'eau ». C'est une obligation réglementaire.

Le recours à un revêtement drainant peut être mis en place ponctuellement mais cette technologie ne résout pas tous les problèmes et n'est pas toujours appropriée.

L'impact de l'élargissement des voiries est-il pris en compte ?

Les travaux prévus sur les voiries secondaires entre la sortie de l'échangeur et la rocade de Pau interrogent également les participants.

Les représentants des collectivités confirment que des études environnementales seront menées pour chacun des projets : celles pour l'échangeur sont en cours, et des études spécifiques seront engagées pour les voiries communales et départementales concernées.

Il est rappelé toutefois que si élargissement il y a, celui-ci sera limité.

Le projet ne risque-t-il pas d'entraîner d'autres aménagements, avec de nouveaux impacts à prévoir pour l'environnement ?

La volonté des collectivités, et singulièrement de la Ville de Pau, n'est pas de modifier le plan d'urbanisme pour permettre l'implantation de nouvelles activités, mais au contraire de maîtriser au mieux l'usage du foncier dans le secteur.

Le projet d'implantation d'un parking pour les véhicules du Département est évoqué. Celui-ci est prévu sur un terrain appartenant au Conseil départemental entre l'échangeur et la rocade.

Quel est le coût prévisionnel du projet ?

Le projet est évalué à 18,5 millions d'euros pour le périmètre de l'échangeur, et environ 10 millions d'euros pour les aménagements à la charge du Département et notamment le passage dénivelé au niveau du rond-point Nobel.