

A641/RD19  
PROJET DE COMPLÉMENT DU DEMI-ÉCHANGEUR EXISTANT

Avril 2021 - Conception / réalisation / illustrations : KOMENVOIR - Crédits photos : Jean-Philippe MOULLET



DOSSIER DE  
CONCERTATION PUBLIQUE  
7 avril - 14 mai 2021



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

**« Cet aménagement est un atout pour notre territoire. Il délestera les routes secondaires, du trafic de passage, sécurisera les déplacements, améliorera le cadre de vie des riverains des routes départementales 19 et 817 et contribuera au développement économique ».**



Cécile BIGOT-DEKEYZER

Préfète des Landes

Répondre aux besoins de déplacement des usagers de la route en réalisant des projets en partenariat avec les collectivités locales et les sociétés concessionnaires d'autoroutes est l'un des objectifs majeurs de l'État au niveau territorial.

Dans les Landes, un vaste programme d'investissement visant à améliorer et sécuriser la circulation dans les secteurs de Peyrehorade et Sorde-l'Abbaye comprend, entre autres, la modification de l'échangeur existant entre la route départementale 19 et l'autoroute A641 dénommée la BARO (Bretelle Autoroutière de Raccordement Ouest).

Ce demi-échangeur sera complété par de nouveaux aménagements permettant l'ensemble des mouvements de circulation Nord-Sud et Est-Ouest.

Situé sur la commune d'Oeyregave, cet aménagement est un atout pour notre territoire. Il délestera les routes secondaires, et notamment le centre-ville de Peyrehorade, du trafic de passage, sécurisera les déplacements, améliorera le cadre de vie des riverains des routes départementales 19 et 817 aujourd'hui fréquentées par de nombreux véhicules en transit et contribuera au développement économique grâce notamment à une meilleure desserte d'un certain nombre de zones d'activités.

À plus grande échelle et conjugué à la création de deux bretelles qui viendront compléter le demi-échangeur A641/RD817, il facilitera les déplacements entre les Pyrénées-Atlantiques et les Landes et contribuera ainsi au dynamisme économique et touristique des territoires desservis.



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

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

# Sommaire

---

P. 6 à 7

## 1. Le projet en un coup d'œil

P. 8 à 9

## 2. La genèse de l'opération

Une attente forte des collectivités territoriales...

...accompagnée par l'État et VINCI Autoroutes

Le financement

Les acteurs

P. 10 à 13

## 3. Les objectifs du projet

Faciliter l'accès à l'A641 entre les Pyrénées-Atlantiques et les Landes

Améliorer la sécurité et le cadre de vie

Soutenir l'attractivité des territoires

P. 14 à 19

## 4. Le projet en détail

Focus sur la démarche de conception

Études des scénarios envisagés

P. 20 à 21

## 5. Participez à la concertation

Votre avis compte !

Les modalités de la concertation

Et après la concertation

P. 22 à 23

## 6. La poursuite des études





# 1. Le projet en un coup d'œil



**1 commune** concernée par l'implantation du projet : Oeyregave



**6 M€** d'investissement (valeur 2016)



Un peu plus de **1 600 véhicules par jour** utiliseront l'aménagement à la mise en service



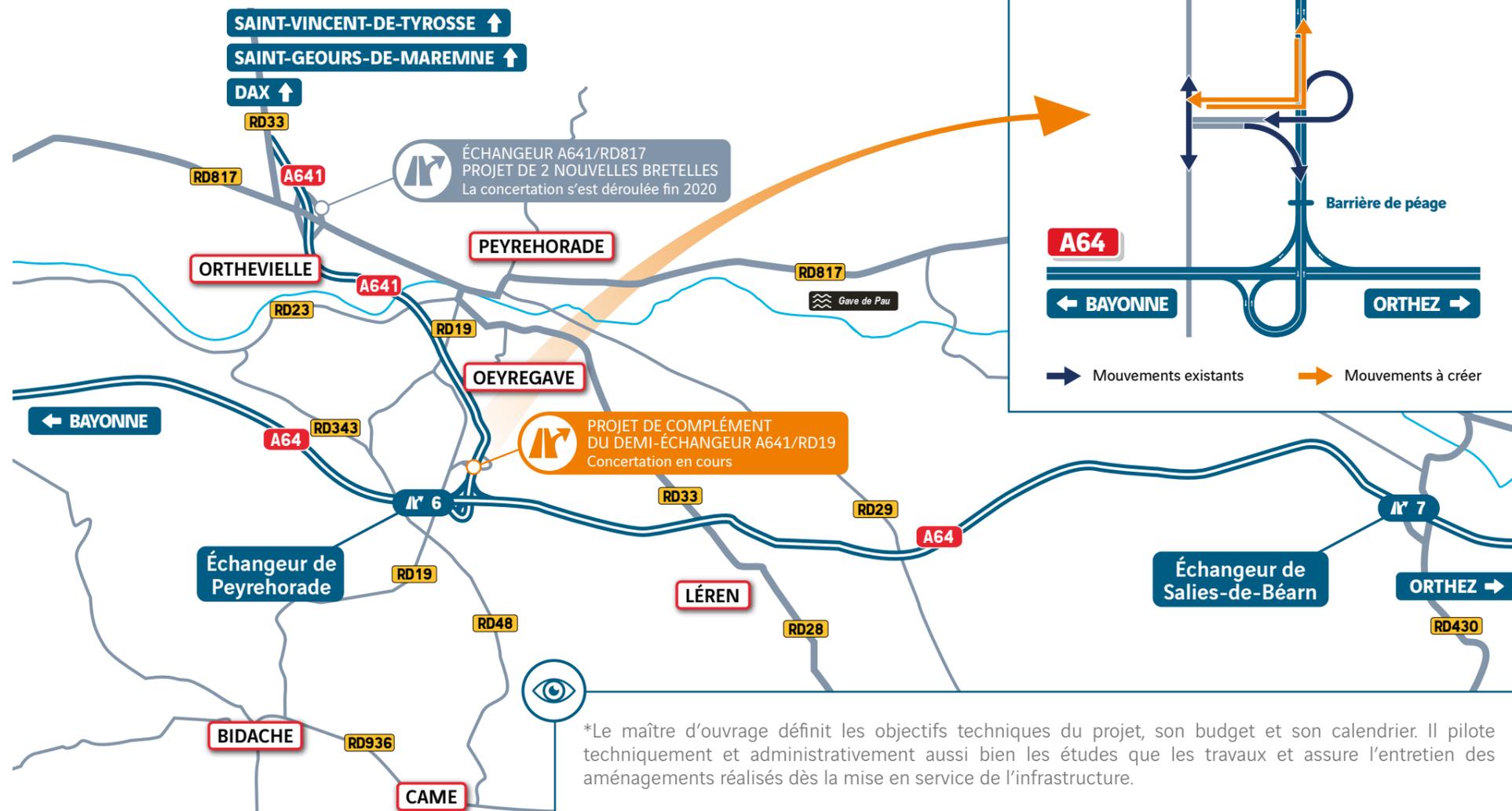
**5 cofinanceurs**

- ▶ Le Département des Pyrénées-Atlantiques
- ▶ Le Département des Landes
- ▶ La Communauté d'agglomération du Pays basque
- ▶ La Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans
- ▶ L'État et VINCI Autoroutes



**1 maître d'ouvrage\***

Le projet se situe sur la commune d'Oeyregave dans le Département des Landes (40) et consiste à compléter le demi-échangeur existant par une entrée et une sortie supplémentaires qui permettront les échanges entre la RD19 et l'A641 dénommée la BARO (Bretelle Autoroutière de Raccordement Ouest).



Préalablement étudié dans le cadre d'échanges réguliers avec les cofinanceurs, le projet fait actuellement l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme. Ce temps fort vise, sur la base de la présentation de l'opération, à recueillir l'avis de tous sur le projet, ses objectifs et ses conditions d'intégration dans le territoire.

En tant que concessionnaire de l'A641, VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, cofinancé par le Département des Pyrénées-Atlantiques, le Département des Landes, la Communauté d'agglomération du Pays basque, la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans, l'État et VINCI Autoroutes.

**Ce complément au demi-échangeur existant a pour objectif de faciliter les échanges entre les Pyrénées-Atlantiques et les Landes, notamment le trafic de transit (poids lourds) et le trafic domicile-travail, en empruntant l'A641 et en évitant la traversée du centre de Peyrehorade.**

\*Le maître d'ouvrage définit les objectifs techniques du projet, son budget et son calendrier. Il pilote techniquement et administrativement aussi bien les études que les travaux et assure l'entretien des aménagements réalisés dès la mise en service de l'infrastructure.



## 2. La genèse de l'opération



## LES COFINANCEURS



La création de ce nouvel aménagement permettra d'assurer les échanges entre le réseau local et le réseau autoroutier en empruntant l'A641 et sans avoir à traverser le centre de Peyrehorade.

### Une attente forte des collectivités territoriales

Aujourd'hui l'agglomération de Peyrehorade est traversée quotidiennement par un fort trafic, occasionnant des nuisances pour les riverains. Face à l'augmentation de ce trafic et notamment des flux domicile-travail, l'itinéraire utilisé actuellement n'apparaît plus adapté. C'est pourquoi, le 14 décembre 2018, l'État a validé le principe du complément au demi-échangeur A641/RD19 et a demandé à VINCI Autoroutes d'engager ce projet d'initiative locale, soutenu par le Département des Pyrénées-Atlantiques, le Département des Landes, la Communauté d'agglomération du Pays basque et la Communauté de communes Pays d'Orthe et Arrigans.

### ... accompagnée par l'État et VINCI Autoroutes

Confirmant l'intérêt du projet, l'État a donc demandé à VINCI Autoroutes d'engager une nouvelle étape d'études visant à approfondir les caractéristiques techniques du complément du demi-échangeur, d'en estimer le coût et de définir les conditions de financement et de planification.

Avec la transformation du demi-échangeur A641/RD817 et la construction du demi-échangeur autoroutier Carresse-Cassaber / Sorde-l'Abbaye, entre l'A64 et la RD29, ces opérations constituent un ensemble d'aménagements visant à améliorer la sécurité routière, la fluidité du trafic et la qualité de vie des riverains de ces axes, et plus globalement à faciliter les échanges avec le Nord des Landes.

### Le financement

La convention de cofinancement du projet a été signée le 4 février 2020 par l'ensemble des partenaires (voir ci-contre) et confirme le cofinancement du projet par les 5 acteurs, pour un montant de 6 M€ HT (valeur 2016).

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

### Les acteurs

#### ► Les collectivités territoriales

Le Département des Pyrénées-Atlantiques, le Département des Landes, la Communauté d'agglomération du Pays basque et la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans cofinancent le projet de complément du demi-échangeur A641/RD19 à Oeyregave. Dans ce cadre, les collectivités territoriales s'assurent que le projet répondra bien aux objectifs de réduction des circulations de transit et de poids lourds dans le centre-bourg de Peyrehorade, en favorisant le report des véhicules sur l'autoroute A641 via le futur aménagement.

**Le Département des Pyrénées-Atlantiques** (qui gère et exploite un réseau routier de 4 500 km) et **la Communauté d'agglomération du Pays basque** (composée de 158 communes) se sont associés au projet compte-tenu de son intérêt pour les populations des communes de Bardos, Bidache, Came, Guiche, Sauveterre-de-Béarn ... mais aussi toutes les communes du Sud du département notamment Saint-Jean-Pied-de-Port, qui pourront, grâce au nouvel aménagement, entrer directement sur l'A641 au niveau de l'échangeur A641/RD19 pour rejoindre les Landes, en évitant le centre de Peyrehorade.

**Le Département des Landes** (qui gère et exploite un réseau routier de 4 300 km) et **la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans** (composée de 24 communes) sont quant à eux directement concernés par le projet qui se déploie sur leur territoire (commune d'Oeyregave) et qui permettra de détourner le trafic non-local du centre de Peyrehorade.

#### ► L'État

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

Ils délivrent les différentes autorisations réglementaires préalables au démarrage des travaux et relatives, notamment, à la préservation de la ressource en eau, à la protection de la biodiversité et à l'archéologie. À l'issue des travaux, c'est également l'État qui valide la mise en service.

#### ► VINCI Autoroutes

Constitué des sociétés concessionnaires ASF, Cofiroute, Escota, Arcos et Arcour, VINCI Autoroutes totalise en France 4 443 kilomètres de réseau, 187 aires de services, 266 aires de repos, 323 gares de péage ainsi que 31 parkings dédiés au covoiturage. VINCI Autoroutes, maître d'ouvrage du projet, pilote les études et les travaux et, en tant que concessionnaire du réseau autoroutier, assurera la sécurité et l'entretien du futur aménagement.



### 3. Les objectifs du projet

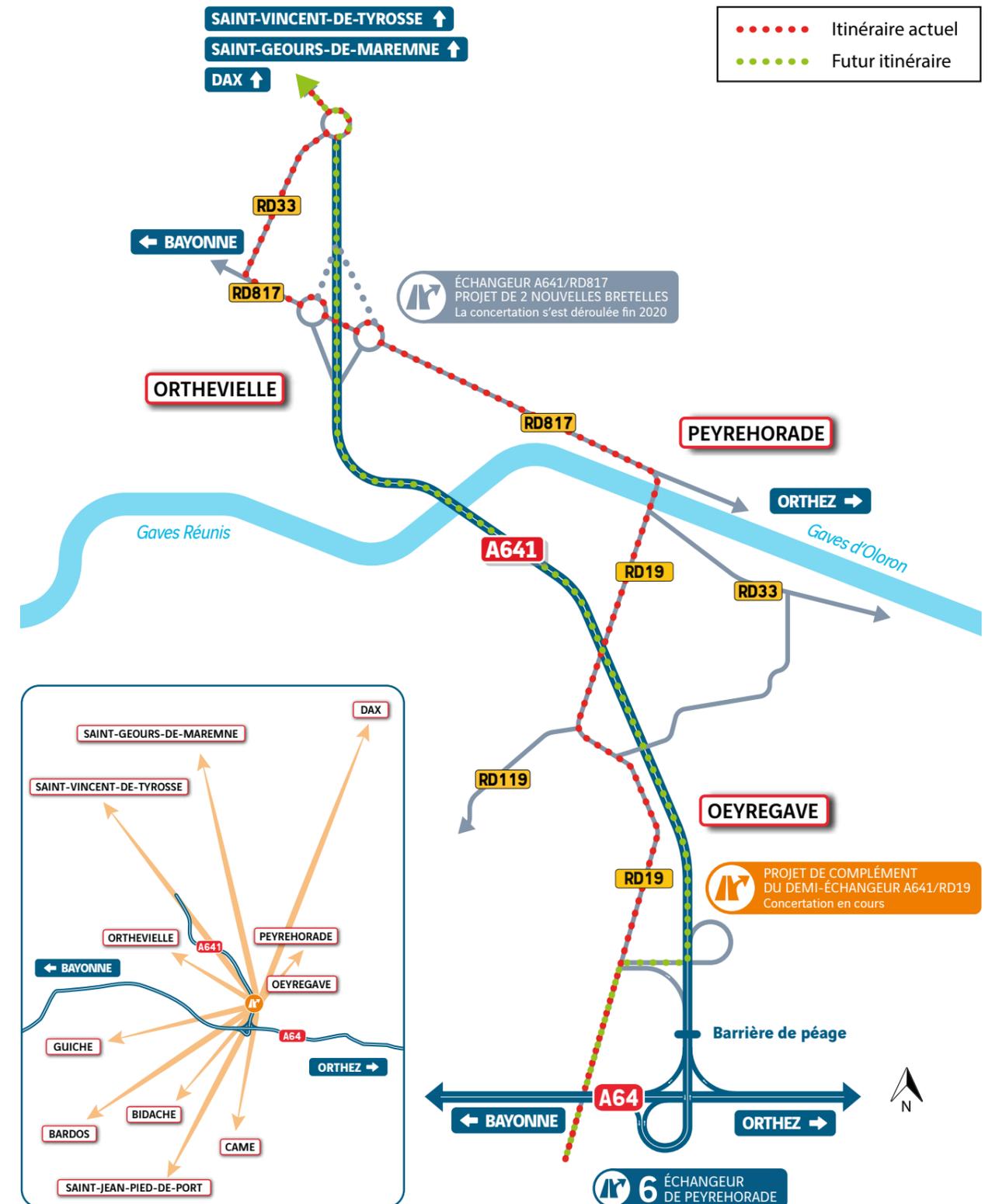
#### Faciliter l'accès à l'A641 entre les Pyrénées-Atlantiques et les Landes

Le projet de complément du demi-échangeur A641/RD19 permettra un accès direct à l'A641 pour les conducteurs qui circulent entre les Pyrénées-Atlantiques et les Landes via la RD19. Il concerne notamment les déplacements domicile-travail et le trafic de transit (poids lourds).

Plus précisément, le projet permettra les mouvements suivants :

- ▶ les conducteurs en provenance des Pyrénées-Atlantiques via la RD19 et à destination des Landes (vers Dax, Mont-de-Marsan, l'A63 ou les zones d'activités d'Orthevielle, Port-de-Lanne, Peyrehorade) pourront entrer directement sur l'A641 à Oeyregave et ainsi éviter une importante section de la RD19, le centre de Peyrehorade ainsi que la RD817 à l'Ouest de Peyrehorade ;
- ▶ en sens inverse, les conducteurs en provenance du Nord par l'A641 et souhaitant retrouver la RD19 au Sud d'Oeyregave (afin d'accéder notamment au parc d'activités Sud Landes à Hastingues-Oeyregave ou à la ZAC des Hauts-de-la-Bidouze à Came ou encore aux communes des Pyrénées-Atlantiques en direction du Sud) sortiront de l'A641 à Oeyregave et éviteront ainsi la RD817, le centre de Peyrehorade et la RD19 dans sa section Peyrehorade-Sud d'Oeyregave

En ramenant le trafic de transit sur une infrastructure aux normes autoroutières et en évitant le centre de Peyrehorade, le projet permettra de sécuriser la traversée de Peyrehorade, de raccourcir et de fiabiliser les temps de parcours tout en apportant plus de sérénité aux conducteurs.





Trafic dans le centre-ville de Peyrehorade

## Soutenir l'attractivité des territoires

Le territoire accueille de nombreuses entreprises au rayonnement national ou international dans les secteurs de l'agroalimentaire (spécialisées dans les semences, les céréales, la volaille...); du génie civil; du voyage (autocaristes de tourisme, transporteurs de marchandises) ou encore de l'automobile (vente de pièces détachées automobiles, agricoles).

**Le parc d'activités Sud Landes**, porté par la communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans et le Département des Landes, situé sur la commune d'Hastingues (40) à proximité immédiate du projet, accueille déjà des entreprises majeures. Il devrait, à terme, s'étendre sur la commune voisine d'Oeyregave. Il est donc concerné au premier plan par le projet qui lui assurera une meilleure desserte et le renforcement de son attractivité, tout comme celles des autres zones d'activités du secteur et notamment **la ZAC des Hauts-de-la-Bidouze**, à cheval sur Came (64) et Hastingues (40), au sud de l'A64.

Les zones d'activités de Peyrehorade et d'Orthevielle - Port-de-Lanne se développent également, avec l'installation de nouvelles entreprises, séduites par des commerces et des services de proximité et par l'accès rapide aux autoroutes A63 et A64. Les riverains du département des Pyrénées-Atlantiques travaillant dans ces ZAC, pourront, quant à eux, rejoindre plus rapidement ces dernières via l'A641.

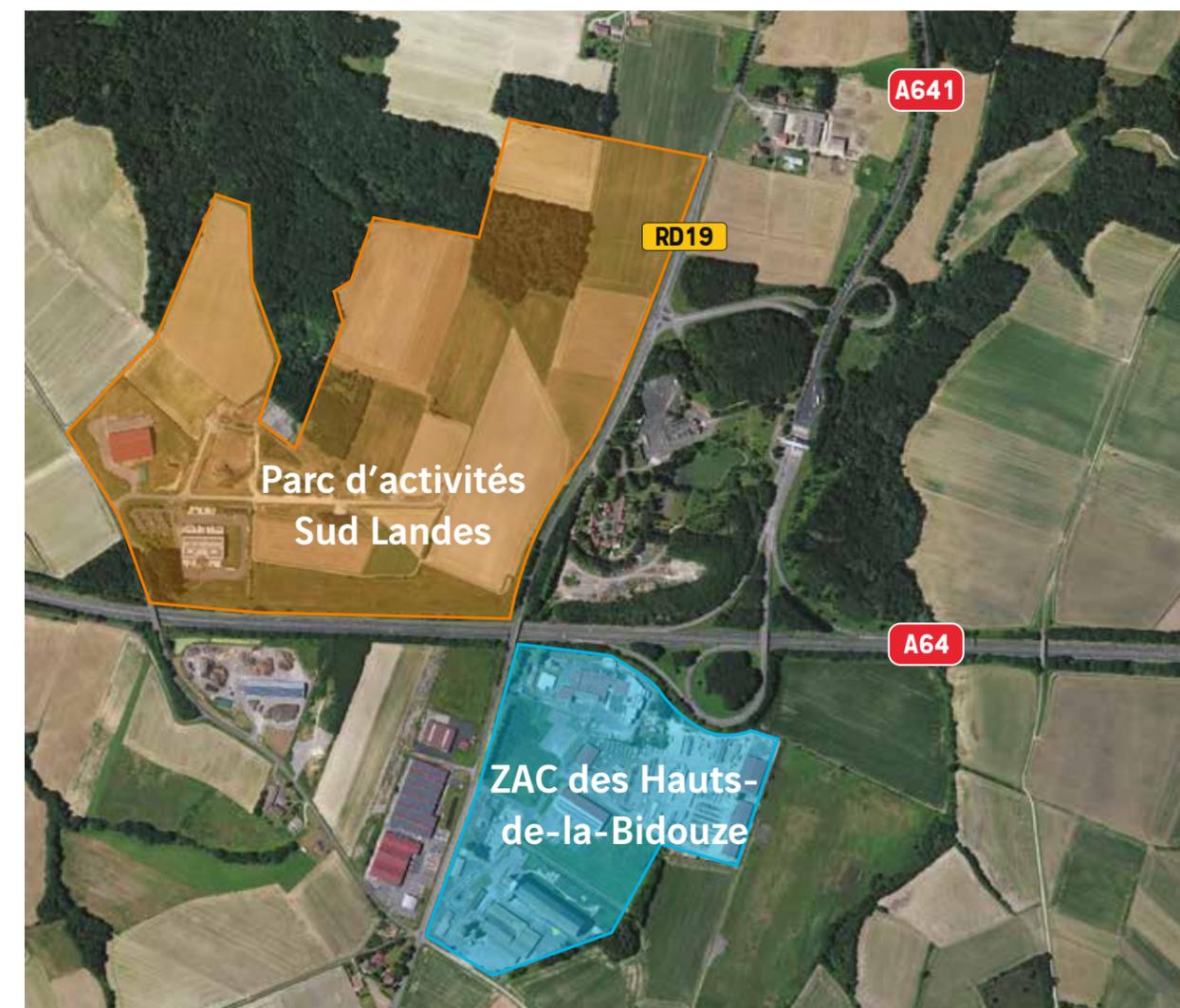
**Compléter le demi-échangeur existant va contribuer à mieux desservir les zones d'activités et à renforcer leur attractivité. Ainsi, les entreprises bénéficieront d'un accès plus direct à l'autoroute, un axe stratégique pour le développement économique.**

## Améliorer la sécurité et le cadre de vie

Grâce au report du trafic de transit vers l'A641, le projet permettra de délester le centre-ville de Peyrehorade ainsi que la RD19 et la RD817 à l'Ouest de Peyrehorade, contribuant ainsi à renforcer la sécurité tant des conducteurs que des riverains.

Les accès et sorties de voies privées, les passages piétons et les arrêts de bus seront plus sûrs, les risques d'accidents moins élevés.

Le projet va également contribuer à améliorer l'environnement visuel, sonore et atmosphérique dans le centre-ville de Peyrehorade mais également le long du réseau départemental concerné, améliorant ainsi le cadre de vie.



Carte de localisation des zones d'activités du secteur d'étude (source Géoportail)



## 4. Le projet en détail

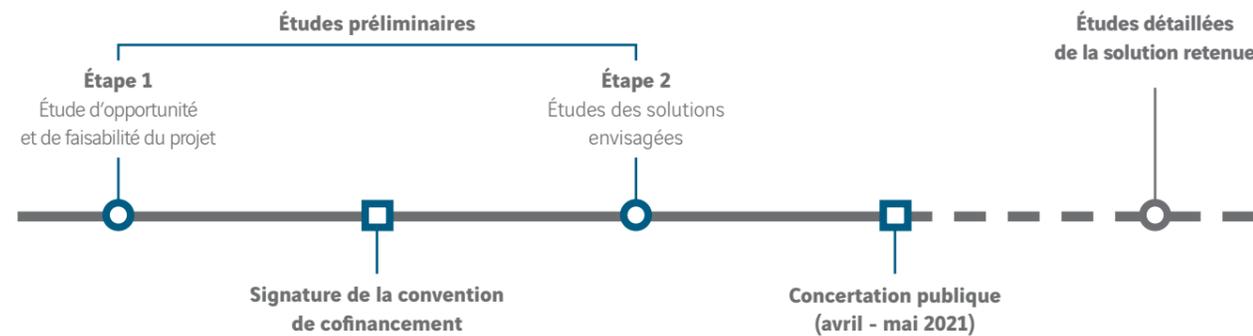


La présentation du projet développée dans ce chapitre est une synthèse des études préliminaires. Les caractéristiques précises du projet seront définies après la phase de concertation.

### Focus sur la démarche de conception

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

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



À chaque étape les études sont guidées par les contraintes techniques d'une part, et par la limitation des impacts sur l'environnement d'autre part.

### → Les contraintes techniques et géométriques

Le complément du demi-échangeur existant doit être conçu dans le strict respect de la réglementation applicable aux infrastructures autoroutières qui impose des normes de conception géométrique spécifiques pour répondre aux exigences de confort et de sécurité de ce type d'infrastructure.

### → La nécessaire limitation des impacts du projet sur l'environnement

Dans ce but, des diagnostics sont confiés à des bureaux d'études et à des prestataires spécialisés dans l'objectif de connaître précisément l'environnement direct du projet et de concevoir un aménagement qui permette d'« Éviter, Réduire, Compenser\* », les impacts du projet. Un premier diagnostic de cet environnement est proposé dans les chapitres suivants.



#### \* Éviter, Réduire, Compenser

Cette démarche établie par le Ministère de la Transition écologique et solidaire et renforcée par le Grenelle de l'environnement répond à une logique en 3 temps. En priorité, le maître d'ouvrage s'efforce d'éviter les impacts. Si cela n'est pas possible, il cherche à les réduire ou les limiter par des mesures dites de réduction (par exemple : installation de clôtures à maille fine autour du chantier empêchant la petite faune de pénétrer dans les zones en travaux). Enfin, si malgré ces efforts, des impacts résiduels sont constatés, il devra mettre en place des mesures de compensation de ces derniers (par exemple : construction de mares à batraciens).



## Études des scénarios envisagés

Dans le cadre des études préliminaires, un état initial de l'environnement est réalisé afin de comparer les différentes solutions d'aménagement en termes d'impact environnemental.

### Diagnostic de l'environnement du projet

#### A. LE CADRE DE VIE

Plusieurs bâtis sont situés à proximité du projet : il s'agit essentiellement d'une exploitation agricole (la Ferme de Constantine) et de maisons d'habitations individuelles (notamment chemin de Constantine et chemin de Pellemouton), situées à proximité de la route départementale 19, aujourd'hui empruntée par des véhicules en transit, qui utiliseront le nouvel aménagement lorsqu'il sera en service. Le projet va donc engendrer une baisse du trafic sur cette portion de route départementale et les riverains verront les nuisances liées à la circulation diminuer.

D'autres bâtiments, situés au sud du futur aménagement, le long de la RD19, sont aussi concernés par le projet : il s'agit d'une part des logements de service de VINCI Autoroutes, pour lesquels le projet ne devrait pas avoir d'impact, et d'autre part, du centre d'exploitation VINCI Autoroutes.

En ce qui concerne les éléments paysagers, une vigilance particulière sera exercée par VINCI Autoroutes concernant :

- ▶ le maintien des continuités avec les éléments structurants du paysage (alignements d'arbres, etc.)
- ▶ la limitation des destructions de boisements et éléments arborés (afin d'éviter la disparition ou la dénaturation de perspectives paysagères, mais aussi l'apparition de vues sur le nouvel aménagement).

#### B. L'ACTIVITÉ AGRICOLE

Les parcelles agricoles situées à proximité immédiate du projet sont destinées à l'élevage bovin et à la culture de céréales. Les études ultérieures permettront d'apprécier l'impact sur l'activité de cette exploitation et les mesures éventuelles à mettre en œuvre.

## C. L'ENVIRONNEMENT NATUREL

### La ressource en eau

Le futur aménagement se trouve au niveau du sous-bassin versant des Gaves Réunis. On ne recense qu'un seul cours d'eau dans cette zone, le ruisseau de Mauhuston, long de 4 km et situé à proximité immédiate de la gare de péage et de la bretelle de sortie actuelle en boucle.

Afin de protéger la ressource en eau d'une éventuelle pollution accidentelle, le projet comprendra la restructuration et la modernisation du dispositif actuel d'assainissement (bassins), dédié à la collecte et au traitement des eaux de pluie tombées sur les chaussées avant leur rejet dans le milieu naturel.

La zone d'étude n'est pas concernée par des captages d'alimentation en eau potable ou des périmètres de protection associés et se situe en dehors des périmètres réglementaires relatifs au risque d'inondation.

### La faune et la flore

Des inventaires faune/flore ont été réalisés dans le cadre des études menées en amont du projet et ont montré un milieu à dominante agricole présentant différents habitats à enjeux de biodiversité. Il s'agit principalement de boisements humides en bordure du ruisseau de Mauhuston et de prairies humides.

En termes de faune et de flore, plusieurs espèces protégées ont été identifiées :

- ▶ la Platanthère bifoliée, orchidée rare dans les Landes ;
- ▶ le Lotier grêle et le Lotier hispide ;
- ▶ Parmi les chauves-souris (chiroptères) : le Murin d'Alcathœ, le Murin de Bechstein, le Noctule de Leisler, la Pipistrelle de Nathusius et la Barbastelle d'Europe.
- ▶ Parmi les oiseaux : le Chardonneret élégant, la Bouscarle de Cetti et le Bouvreuil pivoine, tous nicheurs sur les fourrés et boisements humides de la zone d'étude.
- ▶ Mais également, le Putois d'Europe, l'Agrion de Mercure (une espèce de libellule) ou encore le Grand Capricorne (un insecte).

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



La Platanthère bifoliée



Le Chardonneret élégant



Le murin de Bechstein

## La comparaison des scénarios envisagés

Des études préliminaires ont été menées sur quatre options d'aménagement dont deux se sont particulièrement dégagées de par leur géométrie et leur intégration dans l'environnement.

**La solution n°1** s'appuie sur le principe d'un réaménagement du demi-échangeur existant, en conservant le passage inférieur existant sous l'A641. Cette solution prévoit :

- 1 une nouvelle bretelle bidirectionnelle entre l'A641 et la RD19, à réaliser dans le passage inférieur existant ;
- 2 la création d'un giratoire à l'Est de l'A641 ;
- 3 l'ajout d'une nouvelle bretelle de sortie à l'Ouest de l'A641 ;
- 4 la conservation de la bretelle d'entrée existante vers l'A64.



**La solution n°2**, quant à elle, conduit à supprimer le passage sous l'A641 et s'appuie sur la création de deux giratoires à l'Ouest de l'A641 :

- 1 un premier giratoire sur l'A641 elle-même, reliant A641 et RD19 ;
- 2 un second giratoire sur la RD19, à 3 branches.
- 3 la déconstruction de la bretelle existante en boucle à l'Est de l'A641 et du passage inférieur existant sous l'A641.

Elle prévoit également la création d'un parking de covoiturage de 65 places environ.



## Ces deux solutions ont été évaluées et comparées selon 5 critères :



**Fonctionnalité de l'échangeur :** incidences de la solution sur les aménagements à réaliser ainsi que le confort de conduite et la sécurité des usagers.



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



**Emprises foncières :** incidences de la solution en termes de surface nécessaire à la construction de l'aménagement.



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



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

Pour chaque critère, les incidences potentielles des solutions sont évaluées selon trois degrés :

Faible ■ Modéré ■ Fort ■

Critère	Solution n°1	Solution n°2
<b>Fonctionnalité de l'échangeur</b>	La bretelle bidirectionnelle entre l'A641 et la RD19 emprunte le passage inférieur existant sous l'A641. Sa largeur limitée oblige à réduire la largeur des accotements des deux voies de circulation. Les raccordements des bretelles vers la RD19 (3 et 4 sur le schéma ci-contre) ont des longueurs limitées qui obligent à réduire la vitesse.	Le passage inférieur existant sous l'A641 n'est pas réutilisé, il n'y a donc pas de contraintes sur la largeur des voies de circulation entre l'A641 et la RD19. Cette solution permet une bonne lisibilité de l'échangeur et un fonctionnement fluide de celui-ci. En outre, cette solution offre une configuration adaptée à l'insertion d'aménagements en faveur de la mobilité (parking de covoiturage).
<b>Emprises foncières</b>	La configuration géométrique de cette solution nécessite des acquisitions foncières d'environ 0,6 hectare.	La configuration géométrique de cette solution permet de limiter l'emprise foncière. Sa mise en œuvre se situe presque en totalité dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) et ne nécessite l'acquisition que d'une faible surface (environ 0,15 hectare) pour la réalisation du giratoire sur la RD19.
<b>Activité agricole</b>	Cette solution nécessite d'acquérir des surfaces agricoles (environ 0,6 hectare) au niveau des bretelles (2) et (3) (cf schéma ci-contre).	Avec une construction uniquement à l'Ouest de l'A641, cette solution limite très fortement l'impact sur l'activité agricole puisque les voiries nouvelles sont situées en bordure des parcelles agricoles existantes.
<b>Cadre de vie</b> (bruit, air, santé paysage...)	Cette solution se situe à distance des habitations (notamment celles situées chemin de Constantine et chemin de Pellemouton) et aura peu d'impact sur l'ambiance paysagère locale.	Cette solution se situe à distance des habitations (notamment celles situées chemin de Constantine et chemin de Pellemouton) et aura peu d'impact sur l'ambiance paysagère locale.
<b>Environnement</b> (eau, faune, flore, habitat)	Cette solution, en grande partie aménagée à l'Est de l'A641, vient impacter les abords du ruisseau de Mauhuston et sa zone boisée humide, habitat particulièrement favorable au développement de certaines espèces protégées.  Des mesures spécifiques devront être mises en place pour réduire et compenser ces impacts.	Cette solution n'engendre aucun impact direct sur le ruisseau de Mauhuston. Par ailleurs, les aménagements projetés dans cette solution réutilisent au maximum les infrastructures existantes et permettent ainsi de limiter la destruction des milieux boisés et de conserver leurs fonctionnalités écologiques. Seule la zone boisée située à l'Ouest de l'A641 est légèrement impactée.  Cette solution permettra également la déconstruction de la boucle de sortie existante (côté Est de l'A641) et du passage inférieur existant sous l'A641. Ces surfaces pourront être revalorisées au bénéfice de l'environnement.



## 5. Participez à la concertation



### Votre avis compte !

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

Il est marqué par deux temps forts et réglementaires qui engagent le maître d'ouvrage à informer et permettre l'expression de tous sur le projet : **la concertation publique**, phase actuelle de concertation puis, le cas échéant, **l'enquête publique**. La présente concertation publique, menée au titre de Code de l'urbanisme doit permettre au public (tout citoyen, du territoire ou non) d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par Le maître d'ouvrage dans l'objectif de contribuer à la réalisation du projet.

La concertation publique au titre de l'article L. 103-2 s'organise entre **le mercredi 7 avril et le vendredi 14 mai 2021**. Les modalités de concertation ont été fixées par arrêté préfectoral après échanges entre le Département des Pyrénées-Atlantiques, le Département des Landes, la Communauté d'Agglomération du Pays basque, la Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans, l'État et VINCI Autoroutes.

### Les modalités de la concertation

Du **mercredi 7 avril au vendredi 14 mai 2021** tous les citoyens sont invités à participer à la concertation publique et peuvent s'exprimer sur l'opportunité du projet, les scénarios envisagés, leurs caractéristiques techniques et les conditions d'insertion dans l'environnement, les modalités d'information du public actuelles et à venir.

### Et après la concertation

#### Le bilan de la concertation

Le bilan de la concertation est un document officiel qui présente l'analyse et la synthèse quantitative et qualitative de tous les avis recueillis durant la concertation. Il recense de façon détaillée les interrogations suscitées par le projet et présente les réponses du maître d'ouvrage. **Ce bilan validé par la Préfète des Landes sera publié sur la page internet dédiée au projet.**

C'est sur la base de ce bilan que les études détaillées seront engagées afin de définir toutes les caractéristiques du projet.

### S'informer :

- Le présent dossier de concertation également disponible sur le site Internet, dans les lieux d'exposition ou adressé par courrier sur demande écrite formulée via la lettre T du dépliant, le formulaire du site Internet ou l'adresse mail.
- Le document d'information distribué dans les boîtes aux lettres des habitants des communes d'Oeyregave, de Peyrehorade, Hastinges, Bidache, Guiche, Came, Bardos, Sames et Orthevielle.
- L'exposition permanente installée dans les lieux d'accueil de la concertation, aux heures d'ouverture au public :
  - Mairie d'Oeyregave  
61 rue de la Mairie - 40300 Oeyregave ;
  - Mairie de Peyrehorade  
14 Rue Alsace Lorraine - 40300 Peyrehorade ;
  - Maison de la Communauté d'agglomération du Pays basque  
Pôle Pays de Bidache  
1 allée du parc des sports - 64520 Bidache ;
  - Communauté de communes du Pays d'Orthe et Arrigans  
156 route de Mahoumic - 40300 Peyrehorade.
- La page Internet dédiée au projet : [www.a641-echangeur-oyeregave.com](http://www.a641-echangeur-oyeregave.com)
- Les moments d'accueil du public.

### S'exprimer :

- En ligne : [www.a641-echangeur-oyeregave.com](http://www.a641-echangeur-oyeregave.com)
- Par e-mail : [a641-echangeur-oyeregave@vinci-autoroutes.com](mailto:a641-echangeur-oyeregave@vinci-autoroutes.com)
- La lettre T associée au document d'information distribué dans les boîtes aux lettres à retourner par voie postale (affranchissement gratuit).
- Les formulaires d'expression à déposer dans les urnes disponibles sur les lieux d'exposition.
- Par courrier : VINCI Autoroutes  
Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Ouest  
Concertation demi-échangeur A641/RD19  
22, avenue Léonard de Vinci  
33600 Pessac
- Lors des moments d'accueil du public en présence des représentants de VINCI Autoroutes.

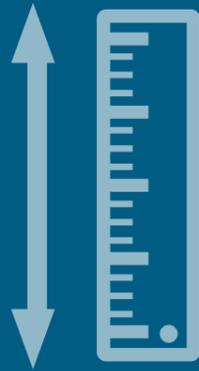
Si les mesures sanitaires conduisent à un confinement et/ou une impossibilité de se déplacer en mairie, les moments d'accueil du public pourront se dérouler par téléphone ou par visioconférence. **Dans ce cas, nous vous inviterons à prendre rendez-vous en appelant le 05 82 95 09 30** (appel gratuit) permanence 8h-20h.

### Échanger avec VINCI Autoroutes

Les permanences de l'équipe projet :

	Lundi 12 avril	Mercredi 21 avril	Judi 29 avril	Mercredi 5 mai	Mardi 11 mai
Mairie d'Oeyregave 61 rue de la Mairie	14h00 - 17h00	-	-	10h00 - 13h00	-
Mairie de Peyrehorade 14 Rue Alsace Lorraine	-	9h00 - 12h00	14h00 - 17h00	-	9h00 - 12h00

\*Permanences organisées dans le strict respect des règles sanitaires



## 6. La poursuite des études

Les études du projet vont se poursuivre au-delà de la concertation publique afin de mener des investigations supplémentaires pour compléter les premiers diagnostics effectués dans le cadre des études préliminaires et de déterminer précisément l'implantation des aménagements et des constituants de l'infrastructure à créer (assainissement, équipements...).

Les dossiers constitués durant la phase d'études détaillées seront soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités avant, le cas échéant, de mener une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

**L'objectif est de mettre en service le nouvel aménagement en 2025.**



### → Le point sur les procédures à venir

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

Cette phase consiste à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur divers volets tels que l'environnement, le foncier, les documents d'urbanisme... et à présenter les mesures associées. Ces études permettront au maître d'ouvrage, VINCI Autoroutes, de constituer un dossier préalable à l'enquête publique qui sera soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités. Cette étape constitue une phase d'échanges et de recueil des avis des partenaires institutionnels avant, le cas échéant, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

#### La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU)

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de complément du demi-échangeur sera réalisée après la concertation et sera présentée, le cas échéant, dans le cadre du dossier d'enquête publique.

Cette procédure doit être réalisée pour :

- adapter ou actualiser, le cas échéant, les documents d'urbanisme de la commune d'Oeyregave afin qu'ils soient compatibles avec le projet ;
- garantir le plus faible impact possible du projet sur le territoire sans contraindre les orientations de la collectivité sur le reste de son territoire.

#### L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

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

Il reviendra à la Préfète de décider le cas échéant de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent.



A641 : l'actuel demi-échangeur avec la RD19