



# chapitre 3

## Présentation du programme et analyse de ses impacts

### 3.1. Définition du programme

#### 3.1.1. Rappels concernant la notion de programme

L'article 2 du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 relatif aux études d'impact stipule que : "lorsque la réalisation du programme de travaux est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une analyse des impacts de l'ensemble du programme".

La circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 précise un certain nombre de points de cet article du décret et notamment la notion de programme échelonné dans le temps : "le fractionnement dans le temps de la réalisation d'un programme de travaux concerne en général, des travaux de même nature qui, notamment pour des raisons de financement, sont réalisés sur une période plus ou moins longue".

Cette circulaire indique également qu'au travers de cette exigence nouvelle, il s'agit donc pour le maître d'ouvrage, de fournir, outre l'étude d'impact complète liée à la phase des travaux pour laquelle est demandée une déclaration d'utilité publique ou une autorisation de travaux, une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

La présentation de l'appréciation des impacts d'un programme de travaux suppose bien entendu, que le programme soit connu et que l'opération soumise à l'enquête publique soit replacée dans son contexte global.

L'objet de ce chapitre est donc de présenter le programme des travaux dans lequel s'inscrivent les opérations concernées par le présent dossier, à savoir :

- la mise à 2x3 voies de l'A63 entre Biriadou et Ondres et la réalisation du système d'échanges de Saint-Pierre d'Irube,
- l'augmentation de capacité et le déplacement de la gare de péage de Saint-Jean-de-Luz Sud.

#### 3.1.2. Présentation du programme

L'élargissement à 2x3 voies de l'A63 entre Biriadou et Ondres fait partie d'un programme, au sens du décret du 12 octobre 1977, comportant deux éléments :

- Les opérations objet de la présente enquête :
  - la mise à 2x3 voies de l'A63 entre Biriadou et Ondres et la réalisation du système d'échanges de Saint-Pierre d'Irube ;
  - les travaux d'aménagement du diffuseur de Saint-Jean-de-Luz Sud, qui concernent la création d'une nouvelle gare de péage regroupant et remplaçant celles existantes sur les bretelles, et la modification du principe de sortie dans le sens Espagne - France.
- les opérations non comprises dans la présente enquête, à savoir les travaux de déplacement et d'agrandissement de la barrière de péage de Biriadou.

On précise également que les aires et échangeurs (hormis ceux cités ci-dessus) ne sont pas concernés par les opérations objet de la présente enquête.



### 3.1.2.1. Les opérations objet du présent dossier d'étude d'impact

Les opérations suivantes font l'objet de la présente étude d'impact :

- ■ ■ la mise à 2x3 voies de l'A63 entre Biriadou et Ondres et la réalisation du système d'échanges de Saint-Pierre d'Irube,
- ■ ■ l'augmentation de capacité et le déplacement de la gare de péage de Saint-Jean-de-Luz Sud (création d'une nouvelle gare de péage qui regroupe et remplace celles existantes sur les bretelles et modification du principe de sortie dans le sens Espagne - France).

Elles intéressent les communes de Biriadou, Urrugne, Ciboure, Saint-Jean-de-Luz, Guéthary, Bidart, Arbonne, Arcangues, Biarritz, Anglet, Bayonne, Villefranque, Mouguerre, Saint-Pierre d'Irube, Tarnos, Saint-Martin-de-Seignanx et Ondres.

### 3.1.2.2. Les opérations ne faisant pas l'objet du présent dossier d'étude d'impact

Il s'agit des travaux relatifs à l'augmentation de capacité et au déplacement de la gare de péage de Biriadou.





### 3.2. Analyse des impacts du programme

Les impacts du programme doivent être examinés selon trois angles :

- les effets localisés des différents éléments du programme : il s'agit d'impacts concernant des secteurs géographiques différents. Ces impacts peuvent s'additionner dans l'absolu (ex : impact sur le bâti, nombre de riverains concernés par le bruit), mais en aucun cas se cumulent par des effets interférant sur un même secteur (cf impacts cumulés) ;
- les effets cumulés des différents éléments du programme. Le cumul des impacts d'un programme d'aménagement est généralement évident lorsque les éléments du programme se situent dans un même espace géographique et/ou concerne une même problématique ou un même système ;

- les effets induits par le projet suite à des reports de trafic ou du changement de nature de trafic : nuisances en terme de bruit, impact positif en terme de réduction de la pollution de l'air, des effets climatiques (effet de serre), amélioration de la sécurité des transports... Ces points sont traités au chapitre E8 relatif au coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique du programme.

#### 3.2.1. Les effets localisés des éléments du programme

##### 3.2.1.1. Les effets localisés de la mise à 2x3 voies entre Biriadou et Ondres et de l'aménagement de la gare de péage de Saint-Jean-de-Luz Sud

Ces opérations font l'objet de la présente étude d'impact. On se reportera donc aux chapitres E4 à E7 du dossier pour l'analyse détaillée des impacts localisés et des mesures visant à supprimer, réduire, voire compenser ces impacts sur l'environnement.

##### 3.2.1.2. Les effets localisés de l'aménagement de la gare de péage de Biriadou

Le projet relatif à la gare de péage de Biriadou reste à l'intérieur des emprises actuelles.

De ce fait, les effets sur la faune et la flore seront limités.

Le contexte hydrologique du site, avec la présence de la Bidassoa (et la baie de Chingoudy) et de l'Erretaco, est un facteur important à prendre en compte (risque de pollution). Des mesures spécifiques sont envisagées.

La géologie est peu contraignante. Seules quelques zones instables (coteaux Nord et Sud) sont notées.

Le bâti, présent aux alentours de la gare de péage (essentiellement des habitations) est un élément important à intégrer dans le projet. La réglementation relative aux nuisances sonores devra être appliquée.

La localisation des nombreux réseaux devra être précisée auprès des gestionnaires.

Le paysage ne constitue pas une contrainte pour le projet, au contraire cette opération pourra être l'occasion d'améliorer l'image de la gare de péage.

L'aire d'étude se situe dans le périmètre de protection de l'ancienne Redoute Louis XIV. L'Architecte des Bâtiments de France devra être consulté pour avis sur le projet.

L'aménagement de la gare de péage de Biriadou ne devrait pas engendrer, à proximité de celle-ci, de teneurs en polluants atmosphériques supérieures aux différents seuils réglementaires en vigueur.

Les conditions climatiques, l'agriculture et les documents d'urbanisme ne posent pas de problème particulier. De même, du fait que l'on demeure dans les emprises actuelles de la plateforme autoroutière, aucun diagnostic archéologique n'est nécessaire.

■ ■ ■ Vue aérienne de la gare de péage de Biriadou (source ASF)





### 3.2.2. Les effets cumulés des éléments du programme

Les effets cumulés du programme concernent les points de jonction entre l'aménagement de la gare de péage de Biriadou et la mise à 2x3 voies de l'A63.

Dans le cadre du présent programme les impacts cumulés restent limités, ils vont se traduire, essentiellement par le cumul des nuisances acoustiques et des impacts paysagers.

#### Le cumul des nuisances acoustiques

L'aménagement de la gare de péage de Biriadou nécessite la mise en œuvre de deux écrans acoustiques coté mer. Quelques traitements de façade complémentaires sont également envisagés.

Ces protections prennent en compte les effets cumulés liés à l'aménagement de la gare et à l'élargissement à 2x3 voies entre Ondres et Biriadou.

#### Les impacts paysagers cumulés

La gare de péage de Biriadou est un des points particuliers sur l'itinéraire de l'A63 qui est perçu depuis l'autoroute, d'où un cumul des impacts pour les usagers de l'autoroute, mais aussi pour les riverains.

Les aménagements paysagers au droit de la gare de péage de Biriadou tiendront compte de leur perception.

### 3.2.3. Les effets induits : estimation des coûts collectifs environnementaux et bilan énergétique du programme

L'analyse détaillée des coûts collectifs et le bilan énergétique sont présentés au chapitre E8 de la présente étude d'impact.

Cette analyse a été effectuée à l'horizon 2032 et les résultats ont en particulier été comparés à une situation sans réalisation du projet. Cela permet de souligner les effets positifs du projet qui :

- induit une diminution des coûts collectifs liés à la pollution de l'air et à l'effet de serre ;
- assure une meilleure protection acoustique des bâtis riverains par la mise en place de protection à la source ;
- permet de fluidifier le trafic et d'améliorer la sécurité des usagers, mais aussi du personnel d'exploitation.

En terme de bilan énergétique, la réalisation du projet conduit également à un impact globalement favorable par rapport à la situation de référence du point de vue des émissions.

■■■ Section courante de l'A63 (source Scetauroute)

