



chapitre 4

Les impacts du projet sur les milieux biologiques remarquables associés aux cours d'eau

Le projet peut porter atteinte à un milieu aquatique en modifiant soit la qualité biologique et physico-chimique, voire thermique des eaux, soit la structure du site :

- les impacts sur la qualité de l'eau : ils sont essentiellement liés à l'épandage saisonnier de produits phytosanitaires, ces impacts seront limités par la mise en place de bassins de traitement des eaux le long de l'autoroute ;
- les impacts liés au franchissement des zones humides : un drainage du sol induit un changement des conditions physiques du milieu. L'équilibre écologique caractéristique des milieux humides peut être, par conséquent, perturbé. Ce drainage sera toutefois limité dans le cadre de l'aménagement d'une infrastructure existante. Les impacts les plus forts seront, au droit du système d'échanges de Saint-Pierre-d'Irube, vis-à-vis des enjeux identifiés pour la faune inféodée.

Les conditions hydriques des milieux seront modifiées, induisant sans doute une modification de la composition spécifique du site aux abords du projet.

Ce que dit la Loi...

Selon les termes de l'article L.211-1 du Code de l'Environnement, on entend par zones humides "les terrains exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année."

4.1. Les impacts du projet sur les espèces protégées et les habitats communautaires

La Nivelles : cours d'eau et barthes

L'aménagement de l'autoroute actuelle concerne directement l'habitat prioritaire de la forêt à aulnaie et frênaie alluviale pour lequel les surfaces touchées restent faibles (environ 600 m²).

L'habitat communautaire "Végétations annuelles pionnières à Salicorne" est également touché par le projet à proximité de la plate-forme actuelle. Cela représente toutefois un impact inférieur à 1 000 m².

On note également que l'habitat communautaire "Estuaires" est touché par le projet sur un peu plus de 50 m².

En outre le projet aura une incidence directe sur deux stations botaniques à *Aster tripolium* localisées sur les remblais.

L'effet d'emprise sur l'habitat Estuaires est lié aux nouvelles piles qui seront mises en place dans le lit mineur de la Nivelles. Il ne peut être réduit.

Les emprises du projet sur l'habitat à Aulnaie et Aulnaie-frênaie alluviales restent modérées compte tenu de la bonne représentativité de cet habitat au niveau régional.

L'effet global d'emprise reste donc limité pour la plupart des habitats concernés et ne portera pas atteinte à leur conservation au sein du site.

La phase de travaux est également une phase susceptible de générer des impacts importants, provisoires et/ou définitifs sur l'environnement naturel si aucune mesure de prévention n'est

prise. Ainsi la phase de travaux et particulièrement les phases de préparation et de terrassement sont susceptibles de générer :

- des impacts directs de substitution par des emprises secondaires liées à la réalisation de pistes d'accès, d'implantation d'installation de chantier, etc ;
- des impacts liés à l'émission de poussières (impact provisoire) ;
- une augmentation des risques d'incendie liés aux travaux, installations de chantier, matériaux inflammables, etc.

■■■ Pont sur la Nivelles (source Scetauroute)





La Nive : cours d'eau et barthes

Le projet aura un effet d'emprise sur les habitats suivants :

- ■ ■ un peu plus de 3.5 ha sur l'habitat prioritaire Aulnaie et Aulnaie-frênaie alluviale,
- ■ ■ environ 2 800 m² sur l'habitat mégaphorbaies hydrophiles d'ourlets planitaires et des étages montagnards alpins.

Pour les aulnaies-frênaies alluviales, cet effet d'emprise ne porte pas atteinte à la conservation de l'habitat au sein du site, celui-ci étant largement répandu. Il s'agit par ailleurs d'un habitat colonisant facilement des milieux artificialisés, en témoigne sa présence sur un ancien dépôt argileux situé en bordure de l'A63, au sein du site de la Nive, ainsi qu'au niveau d'autres zones de dépôts de matériaux sur l'ensemble de la section. Un traitement simple des talus et des abords du projet permettra d'assurer rapidement une bonne recolonisation.

L'habitat de saule blanc, relativement éloigné de l'autoroute actuelle, n'est pas touché par le projet.

L'emprise du projet sur les mégaphorbaies est non négligeable, compte-tenu de la rareté de cet habitat sur le site.

La phase de travaux est une phase susceptible de générer des impacts importants, provisoires et/ou définitifs sur l'environnement naturel si aucune mesure de prévention n'est prise.

En outre le projet aura une incidence directe sur le pied d'Angelica heterocarpa observé à l'aplomb même du pont.

■ ■ ■ **Viaduc de la Nive** (source Scetauroute)



L'Adour

Le projet aura un effet d'emprise direct sur l'habitat d'intérêt communautaire identifié (Estuaires) de l'ordre de 100 m², lié aux nouvelles piles réalisées dans le lit mineur de l'Adour. Cet impact reste très limité au vu de sa superficie totale.

Compte-tenu de la richesse des berges de l'Adour (présence de stations botaniques à Aster tripolium et Glaux maritime), les travaux d'aménagement de l'ouvrage de franchissement existant sont susceptibles d'avoir une incidence sur des pieds de ces espèces.

Nota : La phase de travaux est une phase susceptible de générer des impacts importants, provisoires et/ou définitifs sur l'environnement naturel si aucune mesure de prévention n'est prise.

Ainsi la phase de travaux et particulièrement les phases de préparation et de terrassement sont susceptibles de générer :

- ■ ■ des impacts directs de substitution par des emprises secondaires liées à la réalisation de pistes d'accès, d'implantation d'installation de chantier, etc ;
- ■ ■ des impacts liés à l'émission de poussières (impact provisoire) ;
- ■ ■ une augmentation des risques d'incendie liés aux travaux, installations de chantier, matériaux inflammables, etc.

■ ■ ■ **L'Adour** (source Scetauroute)



On se reportera à l'annexe 1 "Dossier d'incidence Natura 2000" du présent dossier police de l'eau pour obtenir de plus amples informations sur les impacts et mesures relatifs aux trois sites Natura 2000 de la Nive, de la Nive et de l'Adour.

Par ailleurs, on rappelle que deux zones vertes sont concernées par le projet :

- ■ ■ la zone verte de l'Adour (lit mineur)
- ■ ■ la zone verte des étangs de Turc, Garros, et de leurs tributaires (cours d'eau de la Palible et du Serrumby)

Le tableau ci-dessous présente la surface de remblai présente au droit de ces deux zones vertes, en distinguant les surfaces actuellement touchées par l'infrastructure de celles touchées après l'élargissement.

Cours d'eau associé à la zone verte	Surface totale de remblai de l'A63 actuelle sur zone verte (en ha)	Surface totale de remblai de l'A63 élargie sur zone verte (en ha)	Surface totale supplémentaire de remblai sur zone humide induite par la mise à 2x3 voies (en ha)
Adour	0,01	0,02	0,01
Palibe - Serrumby	2,81	3,05	0,24

Pour l'Adour, les surfaces supplémentaires correspondent aux piles du viaduc, la zone verte concernant uniquement le lit mineur du cours d'eau. Pour la zone verte "Palibe-Serrumby", les surfaces supplémentaires liées au projet touchent sur environ 2500 m² l'habitat prioritaire Aulnaie et Aulnaies-frênaies alluviales. Cet effet d'emprise ne porte pas atteinte à la conservation de l'habitat au sein du site, celui-ci étant largement répandu. Les surfaces supplémentaires ne sont donc pas en mesure de remettre en cause l'intégrité de ces zones vertes. Aucune mesure compensatoire spécifique ne sera donc prise. Les mesures de réduction d'impact sont décrites au chapitre 5.1.2 du présent dossier.

4.2. Les impacts du projet sur la faune aquatique

Les poissons

De nombreuses espèces de poissons migrent ou se déplacent plus localement lors de la reproduction.

Cas de l'Adour, de la Nive et de la Nivelle

L'Adour, la Nive et la Nivelle sont des "axes bleus", soit des axes migrateurs prioritaires en cours de restauration. Ces cours d'eau accueillent des espèces d'intérêt telles que :

- ■ ■ la Lamproie de Rivière, espèce migratrice ;
- ■ ■ la Lamproie Marine, également migratrice ;
- ■ ■ le Saumon Atlantique, sensible à la mise en suspension des vases au niveau des estuaires où il doit séjourner ;
- ■ ■ la grande Alose, sensible au recalibrage et au reprofilage des cours d'eau ;
- ■ ■ l'Alose Feinte, la Civelle ;
- ■ ■ la Lamproie de Planer, espèce très sensible à toutes les conséquences des activités humaines, principalement celles touchant à la qualité des habitats (rectification, enrochement) et à la qualité de l'eau.

La Nivelle, la Nive et l'Adour sont franchis par des viaducs qui seront élargis, ou doublés pour l'Adour dans le cadre de l'aménagement de l'autoroute. Les nouvelles piles seront positionnées dans l'axe de celles existantes. Ces ouvrages ne présentent ainsi pas d'inconvénients particuliers vis-à-vis du milieu aquatique pendant la phase d'exploitation. Ils ne constituent pas une entrave à la libre circulation des poissons.

Cependant, la réalisation de ces ouvrages nécessitera des travaux qui auront des impacts sur la faune piscicole par altération de la qualité des eaux (MES, risque de pollution accidentelle de chantier...), par colmatage des substrats par les

MES. Les impacts inhérents au franchissement du cours d'eau seront ainsi essentiellement liés à la phase travaux en particulier :

- ■ ■ **aux installations de chantier** : en effet, ces installations provisoires comprennent les installations classées, les bases des entreprises, les aires de stationnement et d'entretien des engins de chantier, les principales installations de stockage des hydrocarbures... Le risque principal de pollution des eaux concerne alors le déversement accidentel d'hydrocarbures provenant d'un engin de chantier ;
- ■ ■ **aux opérations de bétonnage** : les chantiers de ponts nécessitent l'utilisation massive de béton pour la réalisation des tabliers et des piles, d'où un risque d'augmentation sensible de l'alcalinité du cours d'eau et de colmatage du fond des rivières et des éventuelles frayères par les laitances.

Toutefois, toutes les mesures seront prises afin de réduire ces perturbations en concertation avec les services de la navigation.

■ ■ ■ Vue aérienne de la Nive



■ ■ ■ Vue aérienne de la Nivelle



■ ■ ■ Vue aérienne de l'Adour





Cas des autres cours d'eau

Pour les autres cours d'eau, peu d'inventaires sont disponibles sur la faune piscicole. Les études de terrain ont souligné, à proximité de l'autoroute, de faibles potentialités piscicoles. Toutefois plusieurs cours d'eau sont classés en première catégorie piscicole. Les études spécifiques ont mis en évidence des obstacles potentiels au franchissement des poissons au niveau de certains ouvrages hydrauliques de traversée de l'autoroute. Deux types d'obstacles au franchissement des poissons sont rencontrés :

- ■ ■ la présence de seuil en extrémité de buse ;
- ■ ■ une lame d'eau sur radier insuffisante en période d'étiage pour permettre le franchissement des poissons.

Ainsi, les impacts du projet seront essentiellement liés aux discontinuités éventuelles provoquées par l'ouvrage hydraulique et à la phase de travaux (risques de pollution, de détérioration des biotopes).

Cas particulier du Vison d'Europe

Les études spécifiques ont permis de :

- ■ ■ localiser les sites présentant un enjeu fort pour le Vison d'Europe et la Loutre ;
- ■ ■ définir les secteurs pour lesquels les habitats et les échanges entre les sites sont à maintenir.

Il est envisagé de **maintenir et d'améliorer les cheminements pour le Vison d'Europe pour les sites jugés à enjeu fort et traversés par l'A63.**

Le Vison d'Europe évoluant essentiellement dans ou à proximité de l'eau, le rétablissement de la transparence est assuré par l'aménagement des ouvrages hydrauliques existants.

■ ■ ■ Vison d'Europe



Un certain nombre d'ouvrages n'entravent pas le déplacement du Vison d'Europe de part et d'autre de l'autoroute. C'est le cas des viaducs de la Nive, de la Nivelle et de l'Adour. On rappelle à ce sujet que les berges et leurs abords, qui auront été perturbées par les travaux, feront l'objet d'un **traitement écologique visant à améliorer les conditions de franchissement.**

La mise à 2x3 voies de l'A63 est l'occasion d'améliorer la connectivité des sites à enjeu fort situés de part et d'autre de l'infrastructure. Ainsi, une étude a été menée au cas par cas au droit des cours d'eau, vallons et zones humides recensés par les études spécifiques comme sites à enjeu fort :

Cours d'eau	Type d'ouvrage de franchissement concerné
Untxin	Passage mixte agricole + buses sous radier
Elbarren	Buse
Affluent Untxin	Deux Buses
Uhabia	Passage inférieur
Hillans	Buse
Fontaine des Anges	Buse
Moulin de Pey	Buse
Serrumby	Buse
Palibe	Buse

Les types d'aménagement pouvant être mis en œuvre sont inspirés des recommandations techniques du guide sur "La gestion des habitats du Vison d'Europe" (Conseil Général des Landes / GREGE / CETE Sud Ouest / SETRA / SFPEM - décembre 2003) et de l'expérience réussie récente des aménagements pour la loutre réalisés dans le cadre de la construction de l'autoroute A89.



Rectification de cours d'eau

L'élargissement de certains remblais ou le rétablissement de certaines voies latérales nécessitent la rectification de portions de cours d'eau situés en pied de talus. Ces cours d'eau sont les suivants :

- ■ ■ un des affluents de l'Untxin, au niveau du PK 3.8 côté terre, sur environ 170 mètres,
- ■ ■ ce même affluent, au niveau du PK 4,5 (deux rectifications successives d'environ 140 et 150 mètres chacune, côté terre),
- ■ ■ l'Untxin au niveau du PK 5,5, sur environ 100 mètres côté mer,
- ■ ■ le canal faisant transiter le grand Issaka au niveau du PK 13.9, sur environ 130 mètres côté terre,
- ■ ■ le Baldaretta au niveau du PK 15,8, sur environ 55 m coté terre,
- ■ ■ le ruisseau Lurberriko au niveau du PK 18, sur environ 270 mètres côté terre,
- ■ ■ le ruisseau Bixipauko au niveau du PK 20.9, sur environ 110 mètres côté mer,
- ■ ■ un affluent du Bixipauko au niveau du PK 21,2, sur environ 290 m coté terre,
- ■ ■ un affluent du Lartigaou au niveau du PK 33.8, sur environ 290 m cotés terre et mer.

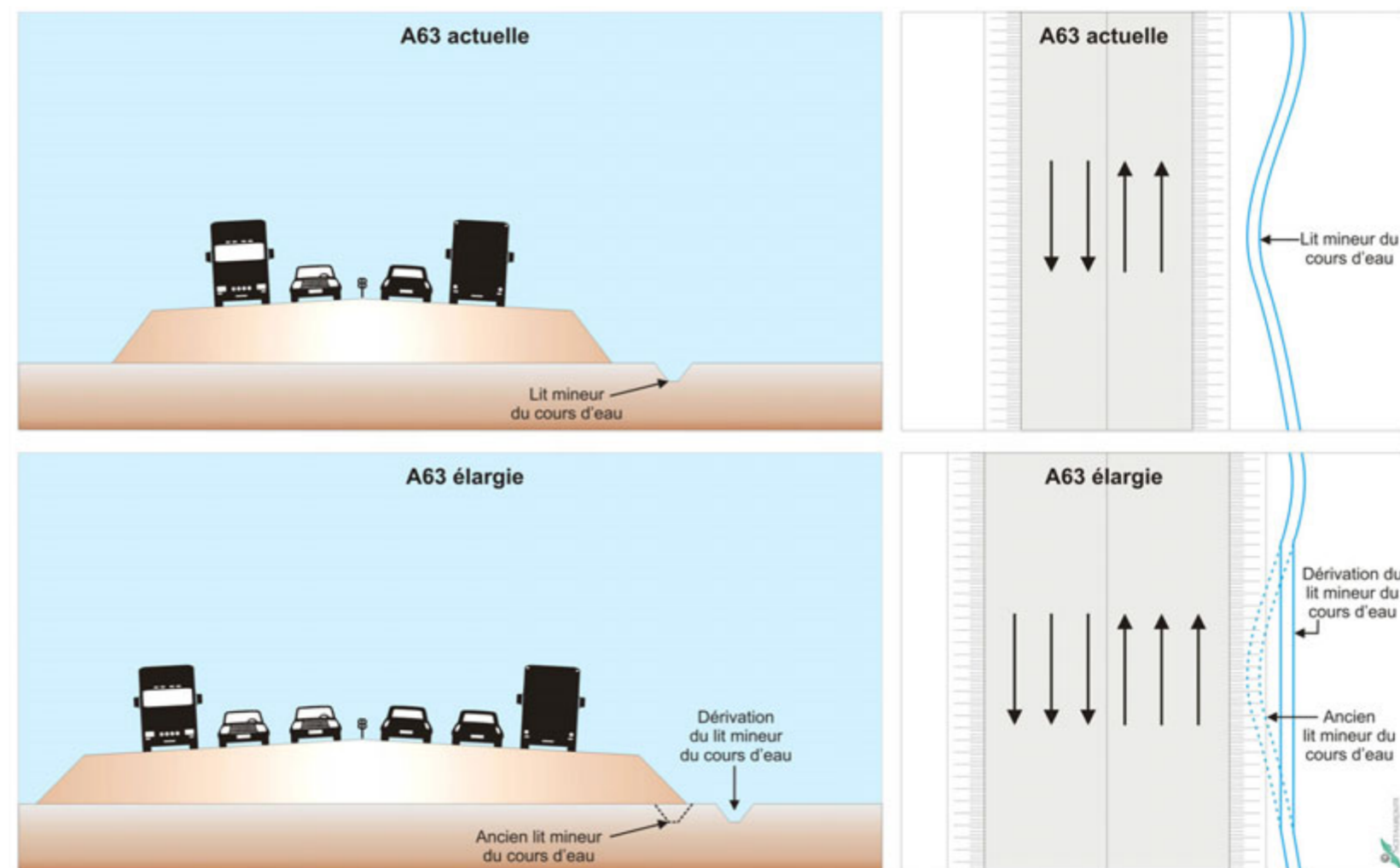
Ces opérations vont supprimer le lit mineur du cours d'eau sur le linéaire concerné ainsi que les espaces naturels situés sur les berges et nécessiteront de recréer le lit des cours d'eau sur le linéaire rescindé, et de réaménager les berges, afin de reconstituer des espaces favorables au développement de la faune et de la flore au niveau du cours d'eau.

Les portions rectifiées feront l'objet d'aménagements écologiques afin de leur restituer leur valeur patrimoniale⁽¹⁾ :

- ■ ■ talutage des berges en pente douce afin de permettre leur revégétalisation ;
- ■ ■ mise en place de protection de berge à l'extérieur des coudes de façon à favoriser la reprise de la végétation ;
- ■ ■ plantations des berges avec des espèces adaptées, assurant la stabilité des terres par un développement racinaire important (saules, aulnes, herbacées à racines traçantes...).

L'objectif à respecter est d'éviter la modification du fonctionnement hydraulique des cours d'eau rectifiés.

■ ■ ■ Dérivation d'un cours d'eau (source Scetauroute)



■ ■ ■ Zone de dérivation de l'Untxin au PK 5,5 (source Scetauroute)



■ ■ ■ Zone de dérivation du grand Issaka (source Scetauroute)



Note

¹⁾ On se reportera au chapitre 5 "Mesures et protections" pour de plus amples détails sur les caractéristiques techniques de ces aménagements.



On notera que certaines de ces rectifications de cours d'eau ont un impact sur les zones potentielles de frayère, de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés ou des batraciens.

Les cours d'eau qui présentent ces zones d'intérêt, selon les inventaires complémentaires réalisés en août 2006, et qui font l'objet d'une dérivation (donc les cours d'eau pour lesquels un impact sur le lit mineur est avéré) sont le Suberenko (affluent de l'Untxin), l'Untxin et le Baldareta.

L'impact des travaux sur ces zones d'intérêt est rappelé par le tableau ci-dessous :

Cours d'eau	Surface de destruction des zones d'intérêt
Suberenko	2 100 m ²
Untxin	500 m ²
Baldareta	300 m ²