

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
26/04/2019

Dossier complet le :
26/04/2019

N° d'enregistrement :
2019-8242

1. Intitulé du projet

Projet de franchissement du défilé de Portalet en vallée d'Aspe (64)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Lasserre Jean-Jacques, Président du Conseil Départemental des Pyrénées -Atlantiques

RCS / SIRET

1 7 6 4 0 2 1 1 3 0 0 5 4 0

Forme juridique

Département

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39 Travaux, constructions et opérations d'aménagement	Le terrain d'assiette des opérations d'aménagement est d'une surface approximative de
41 Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences	*Le parking prévoit la création de 56 places. *Maitrise d'Ouvrage de la Communauté de communes du Haut-Bearn (CCHB)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet comporte deux portions distinctes, dont les travaux seront à conduire concomitamment :

- Le franchissement des Gorges du Sescoué sur le chemin jacquaire de la voie d'Arles-Aragoan = passerelle reliant le chemin de la Mature au chemin d'accès en amont de l'entrée du fort de Portalet (et reprise sur certaines sections du chemin de la Mature).
- La sécurisation de l'accès au fort depuis le parking de la gare d'Urdos = passerelle en encorbellement au niveau de la route nationale reliant le pont d'Enfer, situé au droit du Fort de Portalet, à la gare d'Urdos. Un franchissement du gave sera mis en place en parallèle de l'ouvrage SNCF. La Communauté des Communes du Haut Béarn est maître d'ouvrage du projet de parking de la gare d'Urdos, destiné aux visiteurs du Fort. Cette composante est intégrée au projet d'aménagement du Conseil Départemental, et cela afin de "raisonner" en terme de projet global d'aménagement.

Le projet est illustré dans la note d'accompagnement. L'équipe de maîtrise d'œuvre travaille actuellement sur une définition technique plus précise du projet (topographie, plan de masse, etc.).

Ces aménagements sont décrits plus en détails dans la note explicative (chapitre 2.4).

4.2 Objectifs du projet

L'objectif premier est de permettre un franchissement de ce défilé en toute sécurité pour les pèlerins et randonneurs du GR®653, Voie jacquaire d'Arles, et ainsi augmenter la fréquentation de cet itinéraire transfrontalier qui souffre d'un déficit d'image positive du fait de ce souci de sécurité. Le Département, en charge de l'élaboration du Plan Départemental Espaces Sites et Itinéraires (PDESI), souhaite présenter une offre de qualité pour la pratique de la randonnée sur le territoire des Pyrénées Atlantiques. Consécutivement, ce projet permettra l'accès sécurisé au fort du Portalet dans le cadre de sa valorisation touristique. Il s'inscrit dans une logique de revitalisation économique de la vallée d'Aspe, s'appuyant sur une restructuration et revalorisation d'un des axes de Compostelle, itinéraire culturel européen et patrimoine mondial de l'Unesco.

Consécutivement, ce projet permettra l'accès sécurisé au fort du Portalet dans le cadre de sa valorisation touristique. Il s'inscrit dans une logique de revitalisation économique de la vallée d'Aspe, s'appuyant sur une restructuration et revalorisation d'un des axes de Compostelle, itinéraire culturel européen et patrimoine mondial de l'Unesco.

En effet, Le Fort du Portalet (classé Monument Historique) a fait l'objet ces dernières années d'opérations de restauration. Le programme de restauration se poursuit et est mené par la Communauté de Communes du Haut-Béarn (CCHB). Le Fort du Portalet est ouvert aux visites depuis plusieurs années sur rendez-vous et en petits groupes. Ces visites se heurtent à la difficulté d'accès pour les piétons. La seule solution est, en l'état, de cheminer sur la voie de circulation de la Route Nationale 134, route de transit international.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le projet d'aménagement est planifié de mars 2020 à avril 2021. Le parking de la Gare d'Urdos sera aménagé à échéance septembre 2021.

Les travaux vont consister en une phase de préparation de chantier (mise en place des installations primaires et secondaires, amenée des matériaux et des modules des passerelles de franchissement des Gorges du Sescoué, et du Gave), cette période est établie sur 4 mois.

La première section d'aménagement (= franchissement du Sescoué) est planifiée sur 3 mois (livraison fin septembre 2020).

- les travaux préparatoires (défrichage rive droite Sescoué),
- les travaux de pareblocs et de sécurisation de la falaise,
- l'aménagement du chemin,
- la préfabrication des superstructures du belvédère,
- la réalisation des appuis et pose des structures,
- la réalisation des points d'ancrage coté fort, puis coté rive droite du Sescoué
- la mise en place des câbles porteurs et mise en place des structures secondaire,
- et enfin mise en place des superstructures (caillebotis et garde corps).

Le phasage de la seconde section d'aménagement est présenté dans la note explicative (chapitre 2.5.4), au planning général d'exécution.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les aménagements permettront un accès sécurisé au Fort de Portalet depuis le parking de la gare d'Urdos (visiteurs motorisés ou visite de groupe/bus), mais aussi depuis le chemin de la Mature (pèlerins et randonneurs du GR®653, Voie jacquaire d'Arles).

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à permis d'aménager (3 permis car le projet concerne 3 communes : Etsaut, Borce et Urdos). Le permis d'aménager fait objet de demande au titre du site classé. Le projet fait l'objet d'un dossier d'opportunité (demande d'autorisation), à l'attention de la DIRA et pour la section de travaux sur la RN134 concernée par l'accrochage de la passerelle en encorbellement (dossier déposé en février 2019). Le projet fait l'objet d'un dossier de demande pour ancrage à un monument historique. pour le moment, le projet ne fait pas l'objet d'un dossier de demande de dérogation espèces protégées. A confirmer à établissement du dossier PRO définissant le phasage travaux, et qui permettra donc une meilleure analyse des incidence de la phase travaux sur l'avifaune protégée.

Les procédures suivantes restent à préciser suite à l'avancement des études projet de l'équipe de maîtrise d'œuvre :

Dossier Loi sur l'Eau (potentiellement rubrique 2.5.1.0 rejet Eaux pluviales). Pas de travaux et d'aménagement en lit majeur.

Défrichement : la surface reste à préciser (mise en place du belvédère). Pas de défrichement pour l'aménagement du chemin.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Parking (Nombre de place, surface en m ²)	56 - 1700m ²
Passerelle en encorbellement le long de la RN134 (longueur et largeur en m)	400m de long - 1.5m de large
Passerelle de franchissement vers la Mature et le belvédère (longueur et largeur en m)	40m de long et 1.40 à 1.50m de large
Belvédère (surface en ²)	A définir à ce jour
Aménagement du chemin de la Mature (en M linéaire)	Le linéaire à réaménager n'est pas défini à ce jour.
Passerelle en parallèle de l'ouvrage ferroviaire	Non définie à ce jour

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

3 communes :
Etsaut
Borce
Urdos

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), b) 9°a),b),c),d), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 4° 2' 52" 50" 0 Lat. 0° 33' 32" 9

Point d'arrivée :

Long. 4° 2' 53" 33" 1 Lat. 0° 33' 42" 5

Communes traversées :

Etsaut
Borce
Urdos

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF 1 - 720012967 Rive droite de la Haute Vallée d'Aspe ZNIEFF 1 - 720008894 Rive gauche de la Haute Vallée d'Aspe ZNIEFF 2 - 720030081 Réseau hydrographique du Gave d'Aspe et de ses rives ZNIEFF 2 - 720008893 Vallée d'Aspe ZNIEFF 2 - 720012972 Réseau Hydrographique du gave d'Oloron et ses affluents ZICO Haute Vallée d'Aspe et d'Ossau
En zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les trois communes concernées (Etsaut, Bordes et Urdos) sont situées en zone montagne et sont concernées par la loi montagne.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas implanté au droit d'une zone couverte par un arrêté de biotope. source : http://geoportail.biodiversite-nouvelle-aquitaine.fr
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé sur une (ou des) commune(s) littorale(s).
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est implanté dans le Parc National des Pyrénées. Cependant, l'aire d'étude rapprochée (donc la zone au droit des futurs aménagements) n'est pas concernée par la zone de cœur mais seulement par la zone d'adhésion du parc.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone d'étude n'est pas concernée par un plan de prévention du bruit. En effet, la section de RN134 concerné par le PPB 2ième échéance représente un linéaire de 30km (entre Pau et Oloron Sainte Marie) pour le réseau routier non concédé.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet concerne la mise en place d'aménagements à proximité directe du monument historique du Fort de Portalet. La conception des aménagements intègre cet enjeu fort (concertation avec l'ABF, l'UDAP et la DRAC). La maîtrise d'œuvre intègre aussi un architecte conseil.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le diagnostic réalisé par le Cabinet Biotope ne fait pas objet de zone humide dans l'aire d'étude. Aucun travaux ni aménagements ne sont prévus en lit majeur et mineur de cours d'eau.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRi commune de Borce (approuvé) PPR multirisques avalanches, inondations et mouvements de terrain : commune d'Etsaut, approuvé par arrêté préfectoral le 9 mai 2000 PPRi commune de Urdos approuvé par arrêté préfectoral le 6 mars 1992; révision prescrite par arrêté préfectoral le 27 février 2007
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé sur un site présentant des sols pollués (Source : Basol/Basias BRGM).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé dans une secteur de Zone de Répartition des Eaux (Source : adour-garonne.eaufrance.fr)
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas localisé dans le périmètre de protection rapproché d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans le secteur du site inscrit "Fort d'Urdos et ses abords", désigné le 17 03 1964 (Source : geoportail.biodiversité-nouvelle-aquitaine.fr)
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet intercepte 2 sites Natura 2000 : FR7210087 - Hautes vallées d'Aspe et d'Ossau (directive oiseaux) et FR7200744 - Massif de Sesques et de l'Ossau (directive habitats); Le projet est localisé à quelques mètres du site FR7200792 - Le Gave d'Aspe et le Lourdios (directive habitats)
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est localisé dans le secteur du site classé "Fort du Portalet et chemin de la Mature", désigné le 04 09 1997.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucun prélèvement d'eau.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucun drainage ou aucune modification prévisibles des masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas excédentaire en matériaux.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux d'aménagement des sentiers seront réalisés autant que possible avec les matériaux sur place. Les aménagements seront minimes et ponctuels. Les ouvrages de confortement notamment pour l'aménagement du belvédère impliqueront l'amenée de blocs (qui ne seront pas prélevés sur place). Les passerelles sont composées de structures assemblées sur site, dont la pose ne nécessitent pas de fort apport en matériaux. A ce stade des études , nous ne disposons pas de plus de données concernant les volumes potentiels de matériaux (en attente de l'AVP et du PRO).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ce point est traité dans le dossier d'accompagnement du formulaire CERFA. Le Maître d'œuvre, définissant à ce jour l'AVP du projet, est accompagné dans son travail par les cabinets ARTELIA et BIOTOPE, pour la définition des travaux (phasages et modalités) et des aménagements en prenant en compte les enjeux présents naturels sur le site. La démarche de construction du projet, itérative avec l'ingénierie technique, l'AMO réglementaire, et le maître d'ouvrage, permet de déployer une stratégie Eviter Réduire Compenser dans l'établissement du projet final. Dans l'attente de la finalisation des études travaux et phasage, il est considéré que ces derniers engendreront des perturbations ponctuelles.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Trois sites Natura 2000 sont en lien direct ou indirect avec le site d'étude. Ce point est développé dans la notice explicative (chapitre 2.5.3).

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ce point est développé dans la notice explicative (chapitre 2.5.2)
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de consommation d'espaces agricoles. Dans le cadre de l'aménagement du belvédère et de la mise en sécurité de la paroi, un espace naturel sera défriché. Les individus remarquables seront évités et une attention particulière sera portée à concevoir le belvédère avec la végétation existante. A ce jour, la surface à défricher n'est pas connue.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par le risque technologique. Pas de risque industriel sur la commune d'Etsaut. Pas de risque industriel sur la commune de Borce. Pas de risque industriel sur la commune d'Urdos, mais un risque identifié pour le transport de matières dangereuses.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par le risque inondation torrentielle, notamment sur le secteur de Borce, au droit de l'aménagement de la future passerelle en parallèle de l'ouvrage SNCF. L'ouvrage sera conçu en prenant en compte les prescriptions du PPRn.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de risques sanitaires. Le projet n'est pas concerné par les risques sanitaires.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de déplacement de trafics dans le sens ou, durant les travaux, la circulation sur la RN134 est maintenue (aucune déviation possible). En phase travaux, le projet va engendrer une augmentation de la circulation sur la RN134, très réduite, à la durée des phases installation et retrait des installations de chantiers et amenée des matériaux et matériels. La phase de fonctionnement n'a aucune incidence sur le déplacement et les trafics.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet sera source de bruit uniquement en phase de travaux (amenée du matériel, montage des structures, opérations d'ancrages, hélipontage, etc.). L'exploitation des aménagements ne sera pas génératrice de nuisances sonores. Le projet sera lui, soumis aux nuisances sonores liées à la présence de la RN134, notamment pour l'exposition aux bruits des usagers de la passerelle en encorbellement et du cheminement depuis l'usine hydroélectrique jusqu'au parking d'Urdos.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre aucune odeur. Le projet n'est concerné par aucune odeur.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est concerné par les vibrations générées par le passage des poids lourds sur la RN134 (hormis le chemin de la Mature et le franchissement des Gorges du Sescoué).</p> <p>La phase de travaux, notamment la réalisation des ancrages et la mise en défens de la paroi contre les éboulis sera génératrice de vibrations. Ces incidences sont très ponctuelles (opérations courtes). Aucune habitation n'a été recensée aux abords direct du projet.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas d'émissions lumineuses. Le projet n'est pas concerné par des émissions lumineuses.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera des rejets de gaz à effet de serre (camions et hélicoptère). Cette incidence est à relativiser en prenant en compte la fréquentation élevée actuelle de la RN 134 par les poids lourds, et le fait que l'augmentation de la densité de circulation pour les travaux sera limitée à la mise en place des installations de chantiers et à l'amenée et la pose des structures.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas de rejets liquides.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas d'effluents.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La fréquentation du site par les entreprises de travaux sera génératrice de déchets de type ménagers. Les travaux d'assemblages des structures vont impliquer la production de déchets type DIB (déchet industriel banal).</p> <p>Des déchets de type huiles, hydrocarbures, solvant de type peinture et traitements des structures pourraient être générés (volumes ou chiffons souillés).</p> <p>Le chantier fera l'objet d'un plan de gestion de déchets.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les différents aménagements sont conçus en concertation avec la Dreal Paysages, le DRAC, l'UDAP. Un Architecte Conseil des Bâtiments de France travaille en Maitrise d'Œuvre afin de s'assurer de la parfaite prise en compte et de l'intégration des enjeux du site classé et du monument historique. Les phases d'étude de la maitrise d'œuvre font l'objet de validation au cours des COFIL et COTECH dans lesquels sont impliqués les services de l'état en charge des sites classés et des monuments historiques.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendre des effets positifs sur l'usage de la zone en créant une sécurisation des accès au Fort de Portalet pour les visiteurs et les randonneurs, valorisant ainsi le monument historique et ses abords, ainsi que le GR de randonnée.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Ce chapitre est développé dans la note explicative (chapitre 2.5.4).

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet est contraint réglementairement et se développe dans un secteur marqué par des enjeux historiques, patrimoniaux et naturels forts. Néanmoins, le Conseil Départemental a veillé à développer une démarche de concertation et de consultation avec les services de l'Etat dans les différentes phases de construction du projet. Le Maître d'œuvre et les Cabinets techniques en charge de la réalisation des études réglementaires veillent à intégrer les enjeux à la conception du projet dans une démarche itérative. Les incidences éventuelles du projet sont d'ores et déjà traitées dans des dossiers réalisés ou en cours de réalisation : aspects routes liés à la RN134 : dossier d'opportunité; aspect flore : dossier de demande de défrichement, aspect hydraulique : dossier de déclaration Loi sur l'Eau pour le parking de Urdos, permis d'aménager pour la demande au titre du site classé, demande spécifique pour l'ancrage au monument historique. De ce fait, il ne nous semble pas nécessaire de soumettre le projet à Evaluation Environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Note explicative accompagnant le formulaire Cerfa de cas par cas. Annexe 1 et 2 - Annexes obligatoires (listées en page 10 du présent formulaire) Annexe 3- Etude faune flore Biotope, 2019.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

DAU

le.

26 AVR. 2019

Signature

Pour le Président du Conseil départemental et par délégation
Le Directeur général adjoint en charge
de la direction générale adjointe
TERRITOIRES - EDUCATION - VIVRE ENSEMBLE

Frédéric NIETO

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

DEMANDE DE CAS PAR CAS

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

ARTELIA Sud-Ouest
Agence de Pau

Hélioparc
2 avenue Pierre Angot
64 053 PAU CEDEX 9
Tel. : 05 59 84 23 50
Fax : 05 59 84 30 24



ARTELIA

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

		Agence de Pau Hélioparc – 2 avenue Pierre Angot – 64053 PAU cedex 9 Tél : 05.59.84.50 – Fax : 05.59.84.30.24		
Indice d'évolution	Date de version	Modification / Commentaires	Rédaction	Relecture
1	12/03/2019	Création du document	EPA	TVT
2	23/04/2019	Reprises suite aux commentaires du maitre d'ouvrage	EPA	TVT

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	1
1.1. CADRE REGLEMENTAIRE DE LA DEMANDE	1
1.2. OBJET DU PRESENT DOCUMENT	1
2. CONTENU DU DOSSIER	2
2.1. FORMULAIRE CERFA	2
2.2. PIECES ENONCEES A LA RUBRIQUE 8.1 DU FORMULAIRE	2
2.3. CONTEXTE DU PROJET	3
2.3.1. Présentation	3
2.3.2. Equipe d'études	4
2.4. LE PROJET	4
2.4.1. Présentation générale	4
2.4.2. Secteurs d'aménagements	6
2.4.2.1. FRANCHISSEMENT DES GORGES DU SESCOUE	6
2.4.2.2. LA SECURISATION DE L'ACCES AU FORT	16
2.5. POINTS PARTICULIERS	23
2.5.1. Le contexte	23
2.5.1.1. MONUMENT HISTORIQUE ET SITE CLASSE	23
2.5.1.2. MILIEU NATUREL ET ENVIRONNEMENT	23
2.5.1.3. PRESENCE DE LA RN134	23
2.5.1.4. DOCUMENTS D'URBANISME ET COMPATIBILITE DU PROJET.	24
2.5.2. Le projet est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	27
2.5.2.1. PREMIERE APPROCHE DES EFFETS DOMMAGEABLES DU PROJET	27
2.5.2.2. PREMIERE APPROCHE DE COMPARAISON DES SCENARIOS EN LIEN AVEC LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT	30
2.5.3. Si le projet est situé dans ou a proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat et/ou une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données ?	32
2.5.3.1. CONTEXTE ECOLOGIQUE DU PROJET	32
2.5.3.2. PRESENTATION DES ZONAGES DU PATRIMOINE NATUREL ET DES INTERACTIONS POSSIBLES AVEC LE PROJET	32
2.5.3.3. ZONAGE REGLEMENTAIRE NATURA 2000	33
2.5.4. Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine	35
2.5.4.1. CONCEPTION DU PROJET	35
2.5.4.2. PREMIERE APPROCHE DE MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION DES IMPACTS	37

ANNEXE 1 Formulaire CERFA de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale.	42
--	-----------

ANNEXE 2 Annexes obligatoires au formulaire CERFA	43
--	-----------

ANNEXE 3 Etudes faune et flore (Biotope, 2019)	44
---	-----------

1. INTRODUCTION

1.1. CADRE REGLEMENTAIRE DE LA DEMANDE

Le présent document constitue le dossier de demande de cas par cas réalisé **pour le projet de franchissement du défilé de Portalet en vallée d'Aspe (64)**, porté par le Conseil Départemental (64).

Cette demande est réalisée au titre du Code de l'Environnement. Le cadre de l'examen au cas par cas est défini par l'article R122-3 de ce dernier.

Le projet est soumis à la demande de cas par cas au titre des rubriques suivantes :

Rubrique	Descriptif	Projet concerné
39 Travaux, constructions et opérations d'aménagement	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m ² .	Le terrain d'assiette des opérations d'aménagement est d'une surface supérieure à 5ha
41 Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.	a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	*Le parking prévoit la création de 56 places

*Nota : le parking de la gare d'Urdois est sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté des communes du Haut Béarn (CCHB). Afin de conforter la notion d'aménagement global et intégré du secteur, il est inclus dans la présente demande de cas par cas.

Cette demande est adressée :

- Par **dépôt physique** à l'accueil de la DREAL, contre récépissé, annexes incluses, accompagnée d'une copie numérique.

1.2. OBJET DU PRESENT DOCUMENT

Le présent document a été réalisé afin d'accompagner le dépôt du dossier de cas par cas du projet de franchissement du défilé de Portalet. Sa réalisation est justifiée par le fait que ce projet d'aménagement s'inscrit dans un contexte à fort enjeux patrimonial, historique et naturel, mais aussi que ce dernier est concerné par différentes sections d'aménagements (ouvrage de franchissement de type passerelle himalayenne, aménagement de sentier en opérations

ponctuelles, création de cheminement, passerelle le long de la RN134, réalisation de parking) qui méritent d'être détaillés pour une meilleure compréhension du projet global.

Ce document a donc pour objectif de :

- Favoriser une meilleure compréhension du projet et de son contexte ;
- Présenter les différentes études réalisées et/ou en cours de réalisation en lien avec le développement du projet et les enjeux identifiés ;
- Préciser/développer certains points abordés dans le formulaire de cas par cas.

2. CONTENU DU DOSSIER

2.1. FORMULAIRE CERFA

Le formulaire CERFA a été dûment rempli et signé. Il est présenté en **annexe 1** du présent document.

2.2. PIECES ENONCEES A LA RUBRIQUE 8.1 DU FORMULAIRE

Ces pièces sont présentées en **annexe 2 (annexes obligatoires)**. Cette annexe comprend :

- Le document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » ;
- Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
- Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;
- Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
- Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;
- Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.

2.3. CONTEXTE DU PROJET

2.3.1. Présentation

La voie d'Arles GR®653 est l'un des principaux chemins de Saint-Jacques de Compostelle dont le Département est maître d'ouvrage pour l'aménagement et l'entretien depuis une vingtaine d'années.

De nombreux travaux d'amélioration de son tracé ont été réalisés ces dernières années, entre Oloron-Sainte-Marie et le col du Somport. En effet, il empruntait la RN 134, imposant aux randonneurs des passages dangereux, ou évitait le village d'Urdo par manque de continuité sur des chemins publics. La Fédération française de randonnée pédestre refuse de labelliser en GR® le haut de la vallée d'Aspe pour ce motif. Des conventions de passages ont été signées avec des propriétaires privés pour résoudre ces points noirs. Dans un même temps, une nouvelle signalétique directionnelle a été installée sur l'ensemble de l'itinéraire en vallée d'Aspe.

Aujourd'hui, la section la plus dangereuse, le défilé du Portalet, n'a pu être traitée faute de solution technique adaptée et d'accords administratifs.

En 2016, la Communauté des communes de la Vallée d'Aspe et le Département ont porté une étude de faisabilité pour du franchissement pédestre de ce verrou ainsi qu'un accès plus sécurisé pour la visite du fort du Portalet, site touristique peu fréquenté du fait de cet accès problématique (étude GEOLITHE).

Plusieurs scénarii ont été proposés et discutés avec les services de l'Etat ces deux dernières années. Dans sa globalité, le projet consistait en la mise en place de passerelles piétonnes de plus ou moins grandes envergures, de type himalayenne pour franchir les ravins et en encorbellement pour longer la RN134 et un viaduc ferroviaire.

Au cours de l'été 2018, un scénario a été retenu par le Département. Dans le sens de cheminement Nord/Sud des randonneurs, ce projet consiste :

- À emprunter depuis le pont de Cebers, le GR®10 sur une route communale ;
- À partir du parking dit « Passette », à poursuivre sur le GR®10 sur 200m et sur un dénivelé voisin de 40 m, sur un chemin rural de largeurs variables (2m à 2.50 m sur les 120 premiers mètres et 0.70 m sur les 80 m suivants) ;
- À emprunter un vieux chemin étroit et sinueux desservant des parcelles agricoles (largeur actuelle oscillant entre 30 cm et 70 cm sur un dénivelé voisin de 60 m) ;
- Au-dessus du ruisseau du Sescoué, à poser une passerelle d'une cinquantaine de mètres pour rejoindre un lacet d'accès au fort du Portalet ;
- Du pont d'Enfer jusqu'au pont d'Urdo, à poser une passerelle en encorbellement le long de la RN134 ;
- Au pont d'Urdo, à franchir de la RN134 par un passage protégé équipé de feux tricolores ;
- Du parking dit « du Baralet », à ouvrir un cheminement piéton dans le versant boisé pour accéder au pont ferroviaire de la ligne Oloron-Canfranc ;
- En amont du parking dit « du Baralet », à construire une passerelle sur le gave d'Aspe en aval du pont SNCF suivant un scénario évoqué en page 21.

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

2.3.2. Equipe d'études

La Maitrise d'Œuvre a été confiée au groupement d'étude dont le mandataire est le bureau d'étude Merlin, qui a notamment pris attache d'un architecte des Bâtiments de France (ABF) et de paysagiste aguerris à ces types d'aménagements dans des secteurs à forts enjeux patrimoniaux et naturels.



L'Assistance à Maitrise d'Ouvrage réglementaire est assurée par les Cabinet Artelia et Biotope.



Les études d'AVP sont en cours de réalisation. Une réunion de présentation de l'AVP provisoire se tiendra début mai 2019.

Une réunion de présentation de l'EP (Etude préliminaire) a eu lieu le 02/04/2019.

2.4. LE PROJET**2.4.1. Présentation générale**

Le projet comporte deux portions distinctes, dont les travaux seront à conduire concomitamment :

- Le franchissement des Gorges du Sescoué sur le chemin jacquaire de la voie d'Arles-Aragoan = passerelles reliant le chemin de la mature au chemin d'accès en amont de l'entrée du fort de Portalet.
- La sécurisation de l'accès au fort depuis le parking de la gare d'Urdos = passerelle en encorbellement au niveau de la route nationale reliant le pont d'Enfer, situé au droit du Fort du Portalet, à la gare d'Urdos.

Nota : Le parking de la gare d'URDOS est réalisé sous la maitrise d'ouvrage de la Communauté de commune du Haut-Béarn.

Les communes concernées par le présent projet sont : **Etsaut, Borce et Urdos.**

Le coût estimatif du projet est de 3 590 000 Euros HT, et fait l'objet d'un financement européen FEDER POCTEFA. 2.4

Il est prévu un lancement des travaux en juin 2020. Un achèvement est actuellement programmé pour fin septembre 2020 en ce qui concerne l'ouvrage nord (chemin d'accès depuis le GR10 + belvédère + passerelle sur le Sescoué) et avril 2021 pour l'ensemble des autres travaux)

Le projet est illustré ci-après. L'équipe de maitrise d'œuvre travaille actuellement sur une définition technique plus précise du projet (topographie, plan de masse, structure des ouvrages, modes de travaux, etc.).

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

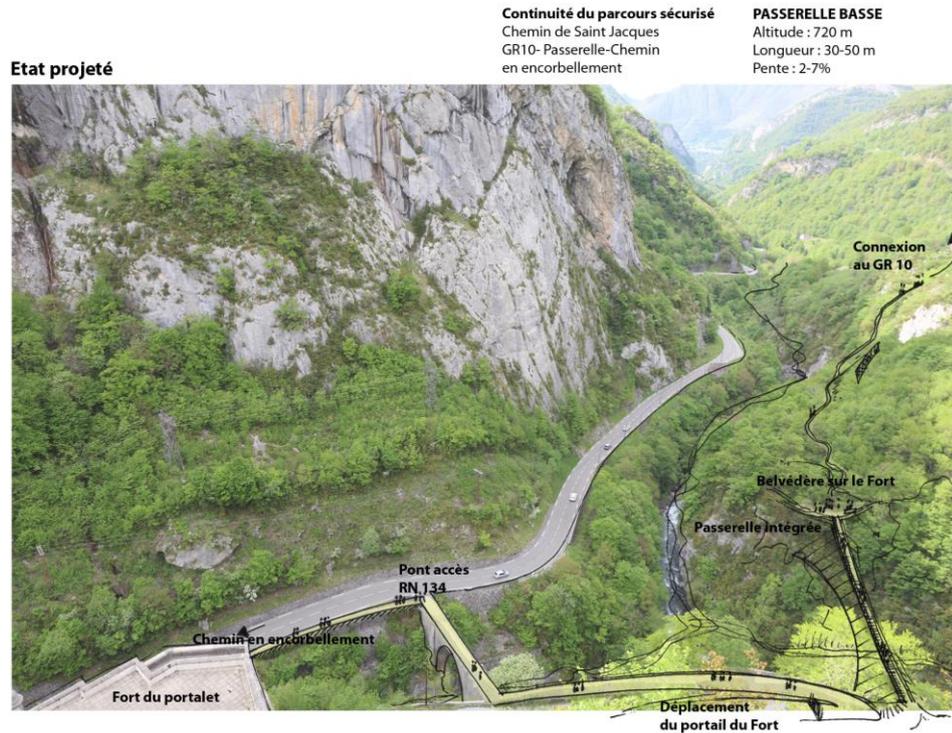


Fig. 1. Présentation générale du projet – état projeté 1 (Source : Etude paysagère ANDUEZA, 2018).

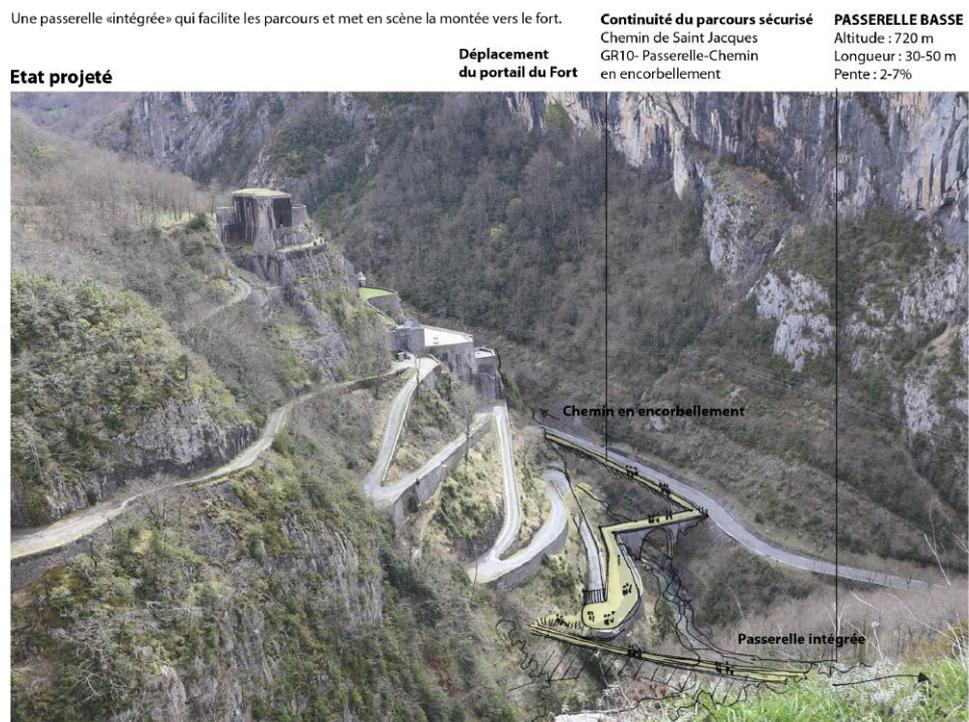


Fig. 2. Présentation générale du projet – état projeté 2 (Source : Etude paysagère ANDUEZA, 2018).



Fig. 3. Passerelle* routière en encorbellement et passage piétonnier envisagé – état projeté (Etude Géolithe, 2017).

* La présente illustration n'est pas représentative du niveau de la passerelle vis-à-vis de la route. Cette dernière est en position haute (non encaissée), niveau de la chaussée de la route.

Les différentes composantes sont décrites aux chapitres suivants.

2.4.2. Secteurs d'aménagements

2.4.2.1. FRANCHISSEMENT DES GORGES DU SESCOUE

Cette portion d'aménagement comprend :

- Le chemin ;
- Le belvédère ;
- La passerelle de franchissement des Gorges du Sescoué ;
- La protection de falaise.

2.4.2.1.1. Le chemin

Le chemin s'étend sur plus de 1 000m, depuis le parking existant (parking de la « Passette ») jusqu'au positionnement supposé du Belvédère

Le cheminement actuel existant est assez marqué et le niveau d'accessibilité est correct. Aucuns travaux pour l'accessibilité ne seront menés sur les sections existantes. Pour le tracé inexistant, un aménagement pour randonneur, largeur moyenne de 0,70m sera réalisé. Il est envisagé un aménagement différent, plus accessible, au droit du belvédère qui seront empruntés par des personnes moins équipées pour la randonnée. Quels que soient les traitements réalisés sur la

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

section inexistante du chemin, ces derniers devront garder un caractère vieux chemin, épousant le relief et à destination d'un public de randonneurs.

Les travaux prendront en compte les contraintes techniques liées à l'accessibilité du secteur (transport de matériaux limité, difficulté d'amenée d'engins mécaniques) et valoriseront donc les matériaux présents sur secteur.

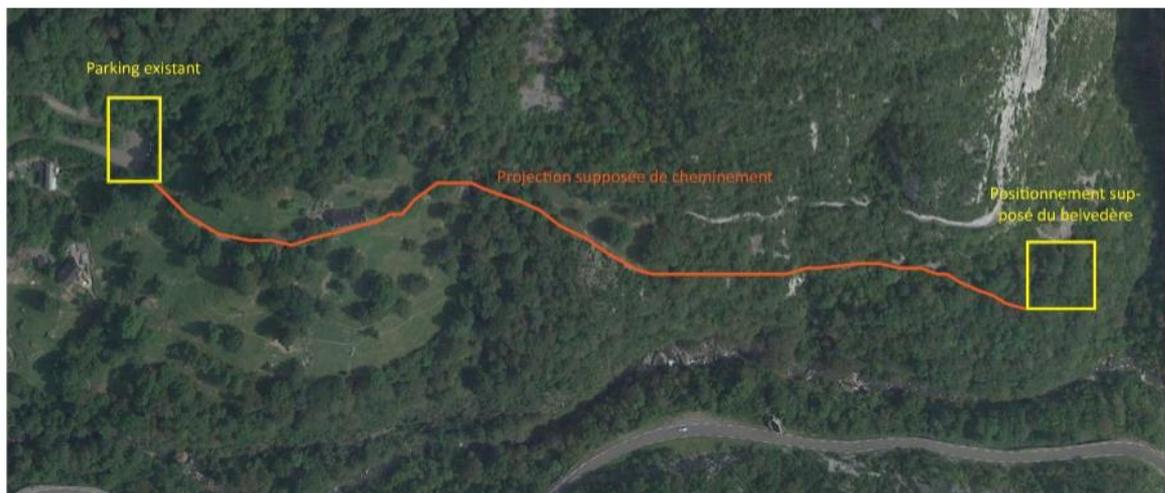


Fig. 4. Linéaire de sentier de randonnées (Merlin, 2019)

Ci-après des illustrations de traitements proposés par le maître d'œuvre, toujours en cours d'étude Avant-Projet Sommaire (AVP).



Fig. 5. Exemple d'aménagement « blocs » proposé (à gauche état existant, à droite, exemple d'ouvrage réalisé sur un autre site) (Merlin, 2019).



Fig. 6. Exemple d'aménagement « bois » proposé (à gauche état existant, à droite, exemple d'ouvrage réalisé sur un autre site) (Merlin, 2019).



Fig. 7. Exemple d'aménagements proposés (Merlin, 2019)

2.4.2.1.2. Le Belvédère

Une réunion de présentation de l'étude préalable a été réalisée par le maître d'œuvre du projet en avril 2019, en la présence du Maître d'Ouvrage, de l'AMO réglementaire, de la Communauté des Communes du Haut Béarn, de la Préfecture et des Services de l'Etat.

Deux projets de Belvédère ont été présentés à cette occasion : Le belvédère linéaire et le belvédère naturel (présentés succinctement ci-après).

Le point d'attention est à développer un belvédère qui s'intègre parfaitement dans le paysage existant, sans en faire un élément architectural.

Le belvédère naturel

Le belvédère est ancré sur la colline par différentes zones aménagées. Ces zones permettent de se poser, de contempler le paysage et le fort avant de vivre l'expérience du franchissement du Sescoué sur la passerelle. Ces aires sont en surplomb de la passerelle, au-dessus de la végétation. Elles sont liées par le cheminement. L'intervention est minimaliste et se sert de la topographie existante et des qualités de vues qu'elle offre.

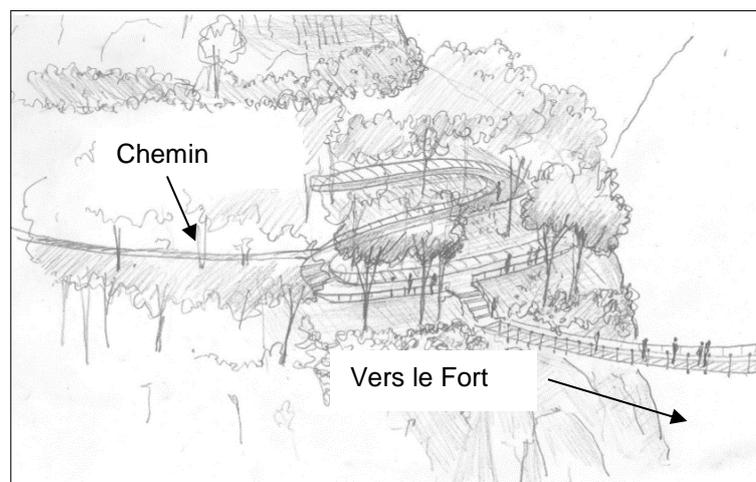


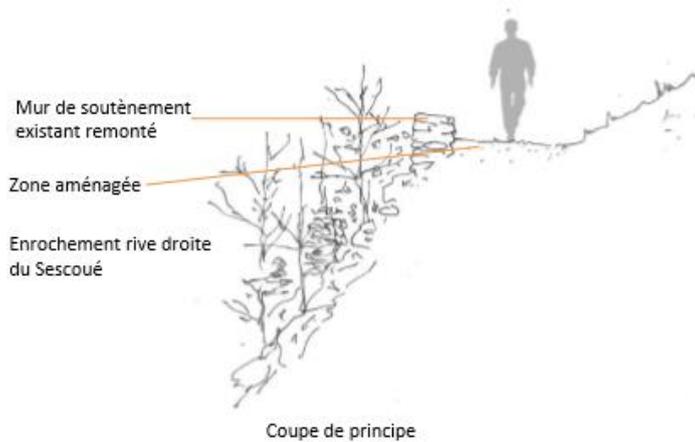
Fig. 8. Principe paysager belvédère naturel - Illustration issue de la présentation de l'étude préliminaire du 02/04/2019 (Merlin, 2019)



Tracé hypothétique du cheminement de la colline



Principe paysager en vis-à-vis des lacets du fort



Belvédère naturel de la chapelle Monte Cristo, Malaga, Espagne

Fig. 9. Principe paysager et coupe du belvédère naturel (Merlin, 2019)

Le belvédère linéaire

Le belvédère est en surplomb de l'enrochement, au pied de la colline. Le belvédère vient épouser les courbes de niveaux pour donner à voir le monument classé et son environnement.



Fig. 10. *Principe paysager belvédère naturel - Illustration issue de la présentation de l'étude préliminaire du 02/04/2019 (Merlin, 2019)*



Points de vue sur le monument classé



Maintien de la végétation de la colline

Fig. 11. *Illustration des points de vue actuel (Merlin, 2019)*

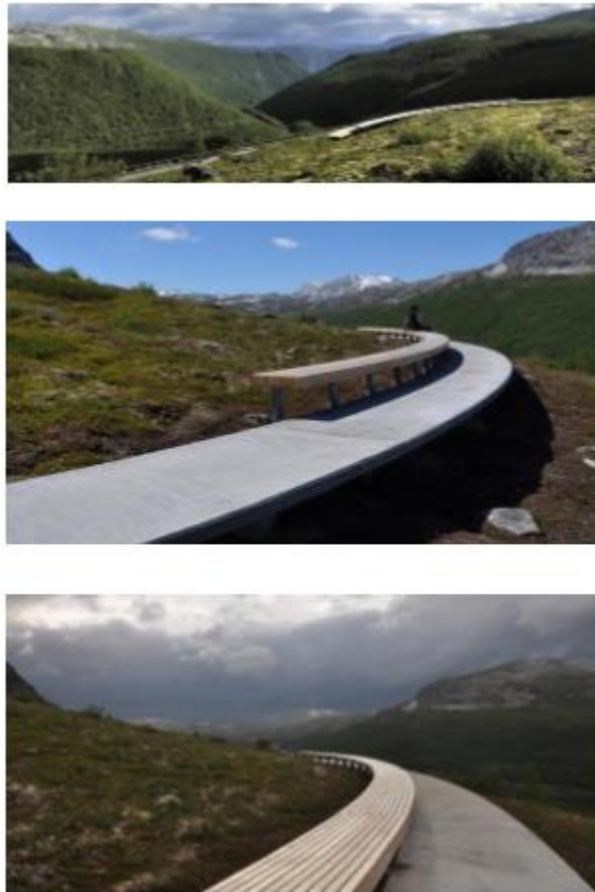


Fig. 12. Références Jotunheimen par le bureau LJB à Aurlandsfjellet, en Norvège (Merlin, 2019)

Les belvédères présentés (linéaire ou naturel) conviennent aux différents participants des COPIL et COTECH. Le critère essentiel pris en compte dans les études AVP et PRO à venir est l'insertion optimale de ce belvédère dans le site. Il sera donc essentiel de suivre le terrain naturel autant que possible.

En terme technique, les épingles (cheminement et belvédères) sont difficiles d'entretien et une attention particulière sera portée au traitement des eaux de ruissellement.

De plus, la réalisation de ce dernier impliquera des opérations de défrichage, qui seront très limitées car ce belvédère naturel sera conçu en s'adaptant au terrain naturel et notamment en évitant le défrichage d'arbres remarquables, et en s'attachant à conserver le maximum de couverture canopée. Les études futures (AVP et PRO) feront apparaître les zones déboisées à court terme, uniquement pour la réalisation des travaux et à plus long terme pour les opérations d'entretien courant.

Au final, le choix s'oriente vers un belvédère sobre et intégré au site pour une prise en compte optimale des enjeux liés au site remarquable qu'est le fort de Portalet. Sa conception sera réalisée en intégrant une démarche ERC au regard des espaces naturels présents, et cela pour éviter une incidence résiduelle importante du défrichage. Les spécimens remarquables seront évités autant que faire se peut, la surface de défrichage réduite au strict minimum (pour les travaux et pour l'entretien courant).

2.4.2.1.3. **La passerelle de franchissement des Gorges du Sescoué**

Lors de la présentation des ouvrages envisagés en réunion du 02/04/2019, une préférence s'est dégagée pour une passerelle dissymétrique et avec ancrage métal (chevalet).

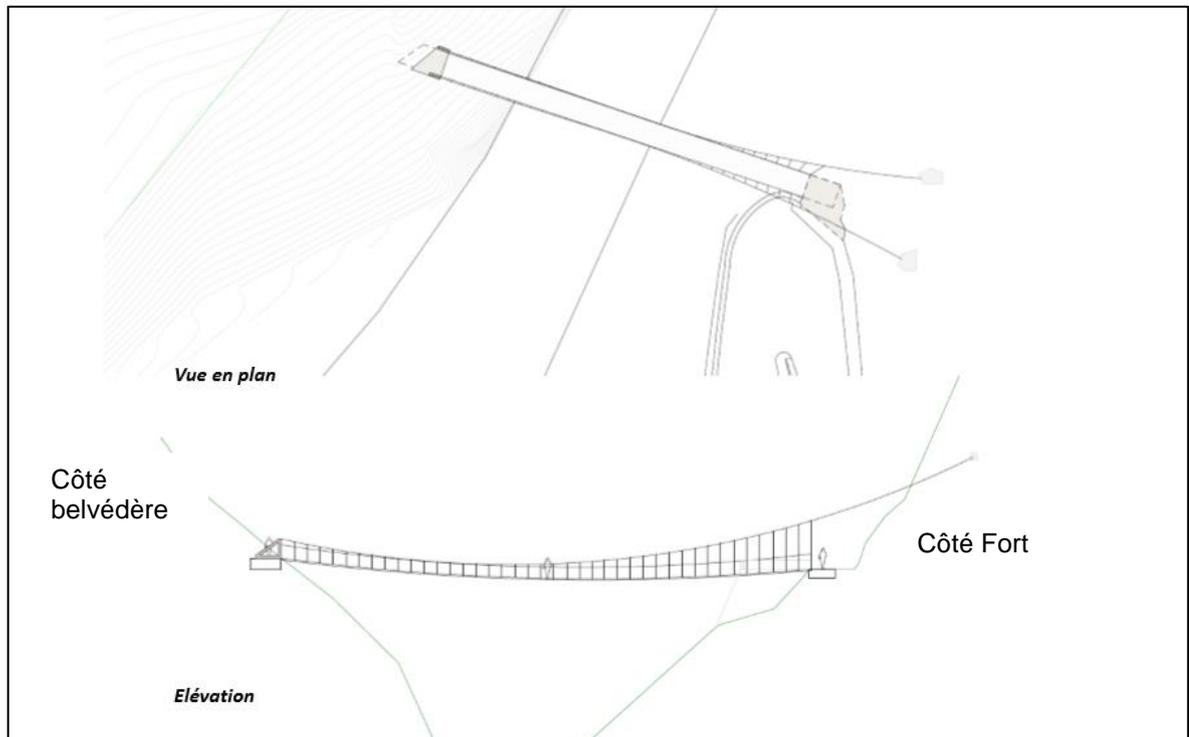


Fig. 13. Vue d'ensemble (traitement asymétrique des entrées) de la passerelle de franchissement des gorges du Sescoué (Merlin, 2019)

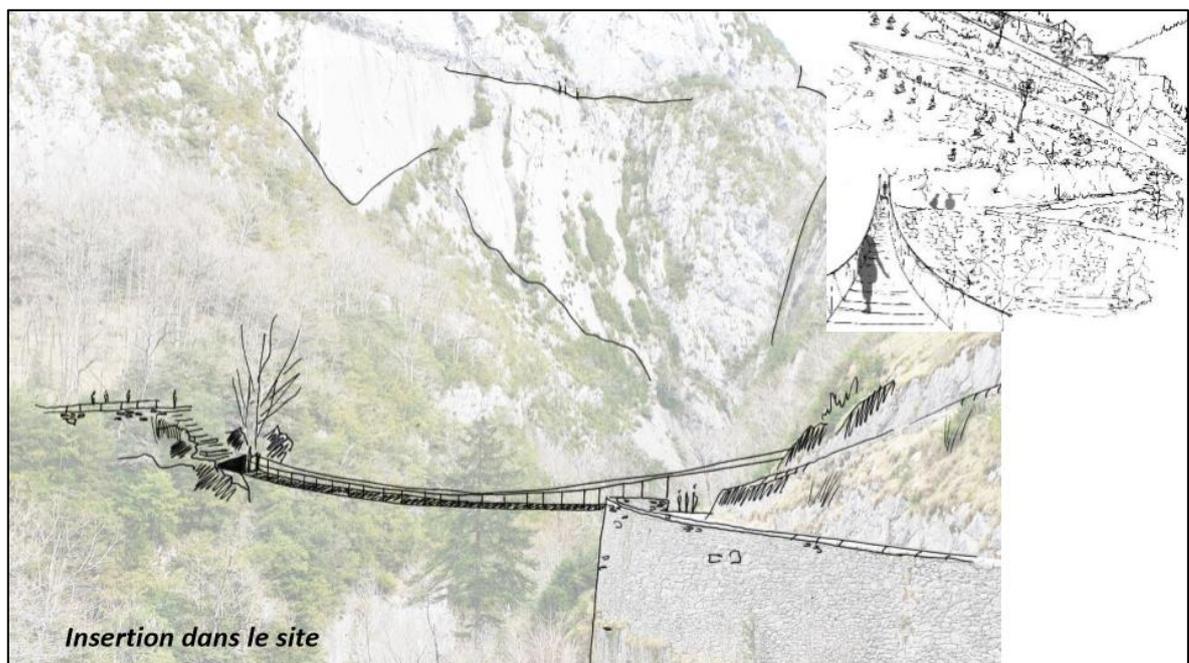


Fig. 14. Insertion dans le site, version asymétrique de la passerelle (Merlin, 2019)

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

Du côté Fort, l'ancrage sera réalisé par des accroches de la passerelle directement dans la roche. Ces accroches seront discrètes et intégrées au site afin que ces dernières disparaissent au profit du Fort. Une attention particulière est portée à la suppression du muret au droit du lacet du Fort, qui est liée à la mise en place de la plateforme visant à accueillir la passerelle. Cette modification du monument historique sera étudiée, la longueur reste encore à quantifier à ce jour et le maître d'ouvrage se rapprochera de la DRAC pour validation. Notons que le muret actuel ne présente plus de chape et cette intervention sera favorable à sa restauration.

Du côté Belvédère, le seuil de la passerelle sera marqué par un portique d'entrée.

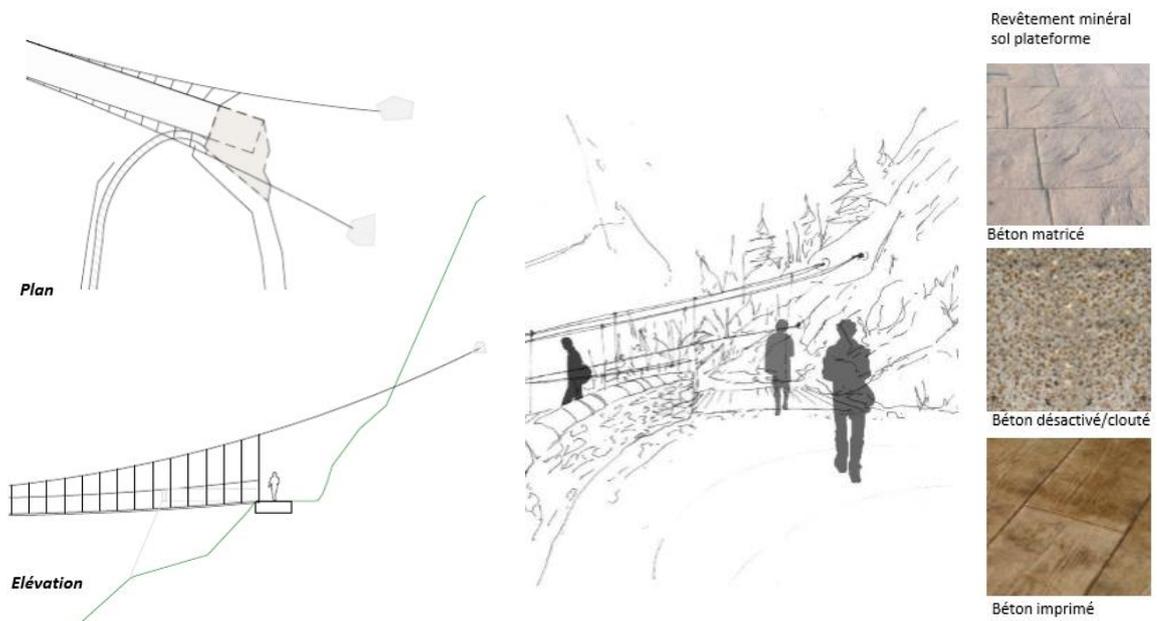
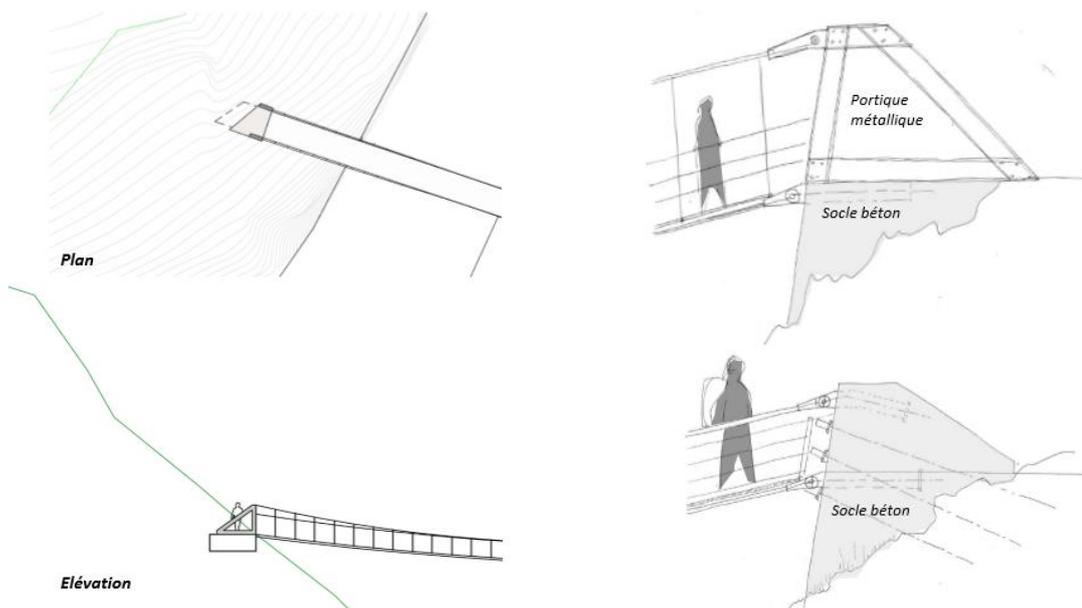


Fig. 15. Traitements des accroches et arrivée de la passerelle, côté Fort (Merlin 2019)



Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

Fig. 16. Traitements des accroches et arrivée de la passerelle, côté Belvédère (Merlin, 2019)

Concernant les garde-corps, il a été demandé par le maître d'ouvrage de mettre en œuvre des GC avec main courante et filet, ce qui est la solution la plus sécurisante pour une passerelle grands publics.

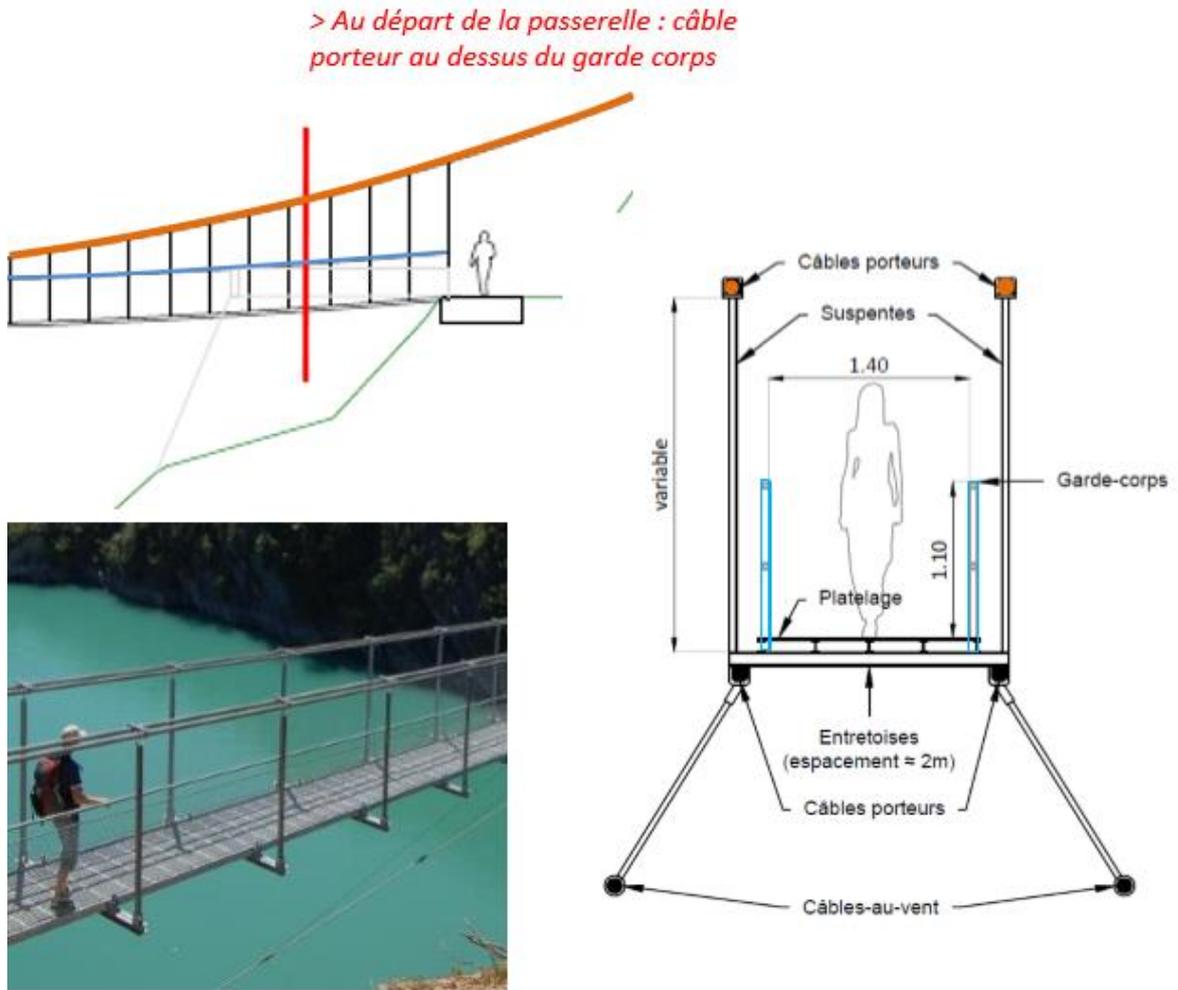


Fig. 17. Schéma de principe de la passerelle (Merlin, 2019)



Fig. 18. Illustrations des garde corps les plus sécuritaires proposés (présence de filet de protection) (Merlin, 2019)

Le revêtement sera vraisemblablement de type caillebotis simple à maille carré 19*19. Le choix du motif et du degré de transparence est en cours d'étude. Le caillebotis métallique pourra être peint effet corten.



Fig. 19. Illustration du revêtement envisagé (Merlin, 2019)

2.4.2.1.4. La protection de falaise.

L'étude d'avant-projet réalisée par Ginger mentionne l'existence d'un aléa de chute de blocs qualifié de moyen pour le secteur « Pêne ouest », c'est à-dire en amont du chemin menant à la Mâtüre, depuis les falaises d'escalade jusqu'à l'aplomb du projet de belvédère. Le goulet présent en amont des voies d'escalade est une zone d'aléa très élevé (cf. ci-après).

Les falaises situées entre le chemin menant à la Mâtüre et le projet de chemin de randonnée ont été qualifiées avec des aléas plus prononcés : très élevé en amont du projet de belvédère et passerelle ainsi que dans le prolongement du goulet, moyen à élevé sur le restant de la falaise (ci-après). Vu le site et les aléas rencontrés, Il est d'ores et déjà envisager de réaliser des écrans pare blocs sur les portions exposées aux aléas très élevés : goulet et en amont du belvédère et de la passerelle. L'implantation de ces écrans sera déterminée par calculs trajectographiques et elle sera réalisée prioritairement derrière le petit bois existant en pied des falaises et éboulis.

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

A ces écrans pare blocs s'ajouteront des travaux de purge, minage ou clouage en falaise, afin de neutraliser les éléments dépassant la capacité d'absorption des écrans.

Au stade avant-projet (en cours), la maîtrise d'œuvre s'attachera à proposer plusieurs solutions de confortement et plusieurs implantations d'écrans.



2.4.2.2. LA SECURISATION DE L'ACCES AU FORT

2.4.2.2.1. Cheminement en encorbellement

Accroche du cheminement sur le pont d'accès au fort

Le linéaire de cheminement par encorbellement est de 400 m. Trois (3) éléments remarquables sont rencontrés le long de ce cheminement (et localisés à la figure suivante) et viennent ponctuer ce parcours :

1 ancien poste de garde

2 ancien pont

3 butte naturelle

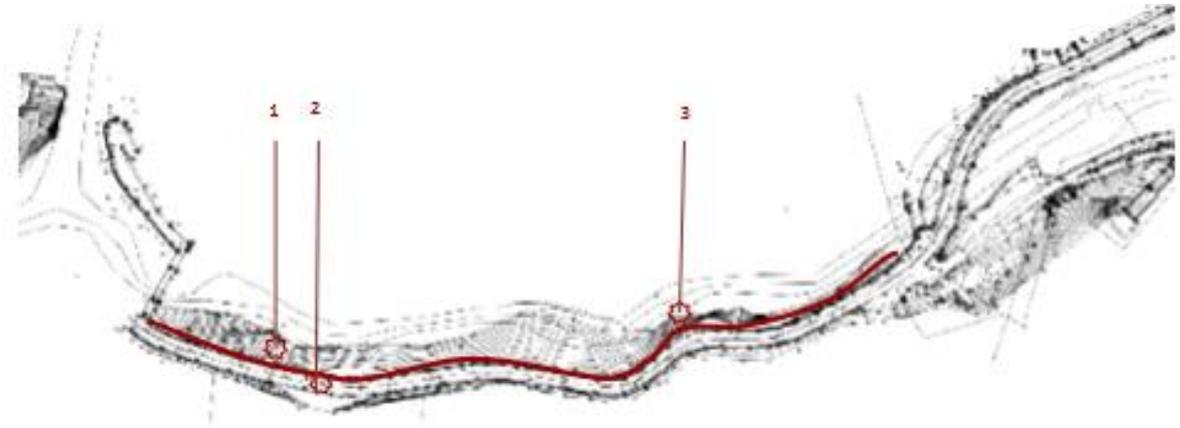


Fig. 20. Tracé de l'encorbellement et points remarquables (Merlin, 2019)

Spécificité de la jonction entre le pont existant et le cheminement

Le cheminement sera connecté au pont d'accès au fort existant (pont d'enfer)

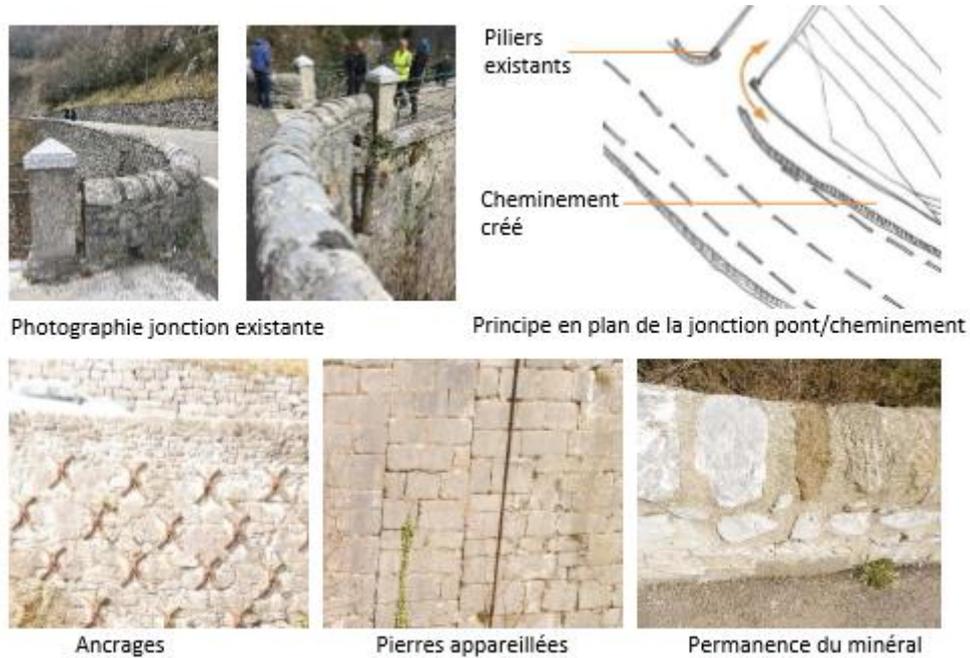


Fig. 21. Etat actuel et jonction passerelle pont existant (Merlin, 2019)

Possibilité de plateforme à l'étude

Différentes propositions de connexions ont été réalisées en « étude préalable », et sont en cours d'études et de validations en AVP.

De plus, des propositions de plateformes intégrées aux cheminement ont été faites, notamment pour les lieux à révéler.

Ces points sont encore à la discussion et les aménagements seront étudiés en intégrant les enjeux liés aux monuments historiques et à ces abords, mais aussi en analysant les contraintes techniques de fixation vis-à-vis de la RN134 et du maintien de son intégrité.



Fig. 22. Photographies de l'état des lieux – zones d'élargissement possibles sur les lieux à révéler (Merlin, 2019)

La passerelle en encorbellement

Les études techniques sont toujours en cours concernant les spécificités de fixation de la passerelle. La stabilité des murs non renforcés pourrait mettre en péril la passerelle et des solutions techniques variables en fonction des tronçons sont à l'étude (coulage incliné, micropieux verticaux, etc.).

Pour rappel, la contrainte de non sollicitation des murs en place par les structures support de la passerelle à construire est une donnée d'entrée de la conception, imposée par la DIRA au titre de la gestion et la conservation de ses ouvrages sensibles.

Le remplacement du parapet par un dispositif de retenue implique de réaliser un système d'appui de type dalle de frottement en tête du mur d'environ 2 mètres de largeur. A ce titre, il est intéressant d'envisager le même système pour supporter la passerelle en encorbellement et ainsi reporter les charges à l'arrière des murs existants

⇒ Tous les documents produits par le Maître d'œuvre concernant le mode de fixation de la passerelle feront l'objet d'un avis du CEREMA.

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

Une coupe générale sur le cheminement en encorbellement est présentée ci-après. A titre indicatif, il a été acté en séance de présentation de l'étude préalable (Avril 2019) que la largeur de la passerelle serait réduite à 1.50m (au lieu des 2m initialement proposés par le maître d'œuvre).

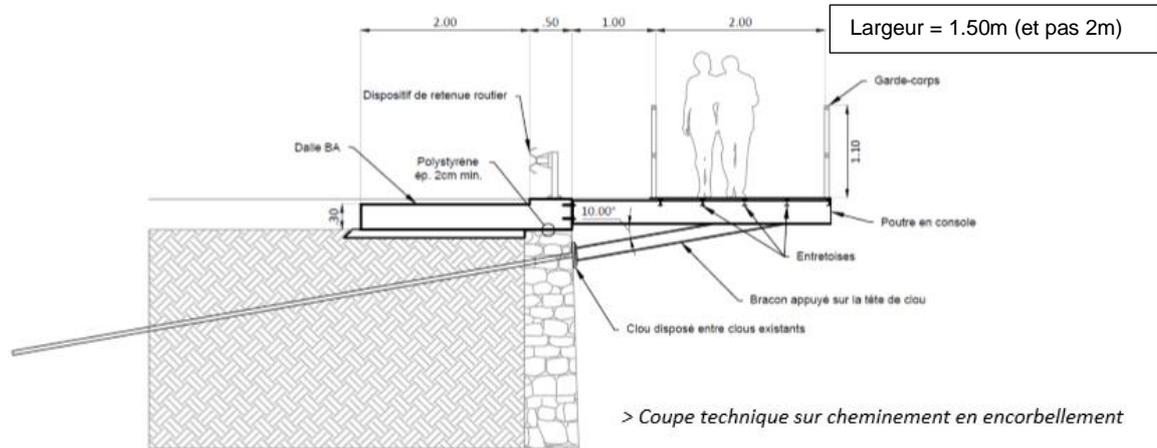


Fig. 23. Schéma de principes de fixation de la passerelles (études en cours) (Merlin, 2019)

Les principes de mise en œuvre sont illustrées ci-après.



> Principe de mise en œuvre

Fig. 24. Illustration du principe de mise en œuvre (Merlin, 2019)

Aménagements en lien avec le RN134

Un dossier d'opportunité a été déposé auprès de la DIRA en Février 2019 pour traiter précisément des points liés à la co activité sur la RN134 (travaux, incidences sur l'exploitation et l'entretien de la RN134, aménagement, entretien des ouvrages du Conseil départemental).

Les murs de protections étant détruits pour la mise en place de la passerelle, et ces derniers ne représentant pas un système de retenue homologué pour les véhicules de classe VL, il a été décidé, sur le linéaire concerné par la passerelle en encorbellement, la pose de glissière homologué VL de type acier bois (sans dispositif de protection des motards). Il est rappelé que la mise en place de glissière homologué VL n'est pas une obligation (tronçon à vitesse réduite) mais que la mise en place de glissière homologuée s'est avérée essentielle au Maître d'Ouvrage pour assurer la protection des utilisateurs de la passerelle.



Fig. 25. Exemple de protection acier et habillage bois (Merlin, 2019)

La passerelle

La passerelle présentera les mêmes caractéristiques en terme de garde-corps, platelage (motifs, couleurs et transparence) que la passerelle de franchissement des gorges du Sescoué, et cela afin de réaliser un aménagement visuellement cohérent. Ce projet devra recueillir l'avis favorable de la DRAC.

2.4.2.2.2. **Aménagements depuis la passerelle en encorbellement jusqu'à la gare d'Urdo**

Cette section d'aménagement concerne, en amont du parking dit « du Baralet », à construire une passerelle sur le gave d'Aspe en aval du pont SNCF, suivant le scénario présenté en page suivante et suivant les prescriptions et avis d'EDF.

Cette section d'aménagement est en cours d'étude.

Trois (3) scénarii ont été initialement étudiés (ci-dessous). Suite à la réunion de présentation de l'étude préalable, le scénario 1 a été écarté pour des raisons de faisabilité technique et de sécurité des piétons (co activité importante avec la RN 134 et travaux en lit majeur du gave). La conception de l'ouvrage en parallèle du viaduc de la SNCF prendra en compte les contraintes constructives en zone rouge de PPRn (côte de l'ouvrage) ainsi que les prescriptions techniques et avis de la SNCF. Un point spécifique est développé sur la compatibilité de cet aménagement avec le zonage Ns (zonage naturel restrictif) du Plu de Borce (chapitre 2.5.1.4).

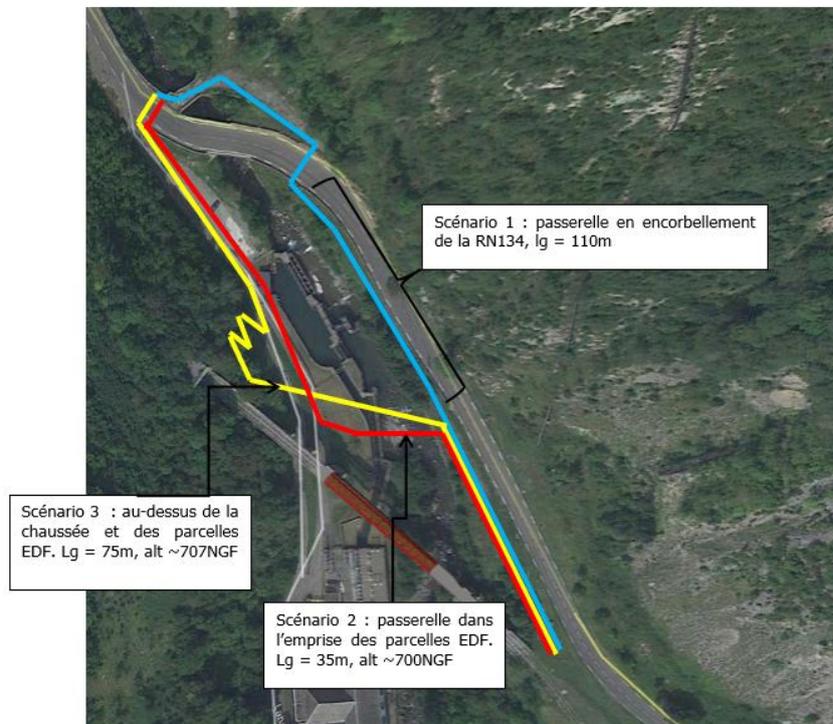


Fig. 26. Présentation des trois scénarii initiaux (Merlin ,2019)

2.4.2.2.3. Parking de Urdos

Le parking de Urdos est sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes du Haut Béarn. Le projet est en cours. Ci-dessous est joint un premier plan de masse. Il sera complété par les ouvrages de gestion des eaux de ruissellement prévus.

Le nombre de place initialement prévu est de 56, dont 2 places de bus et 1 arrêt minute pour les bus, 2 places Handicapés, des toilettes, pour une surface approximative de 1 700m². Le parking ne sera pas imperméabilisé.

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

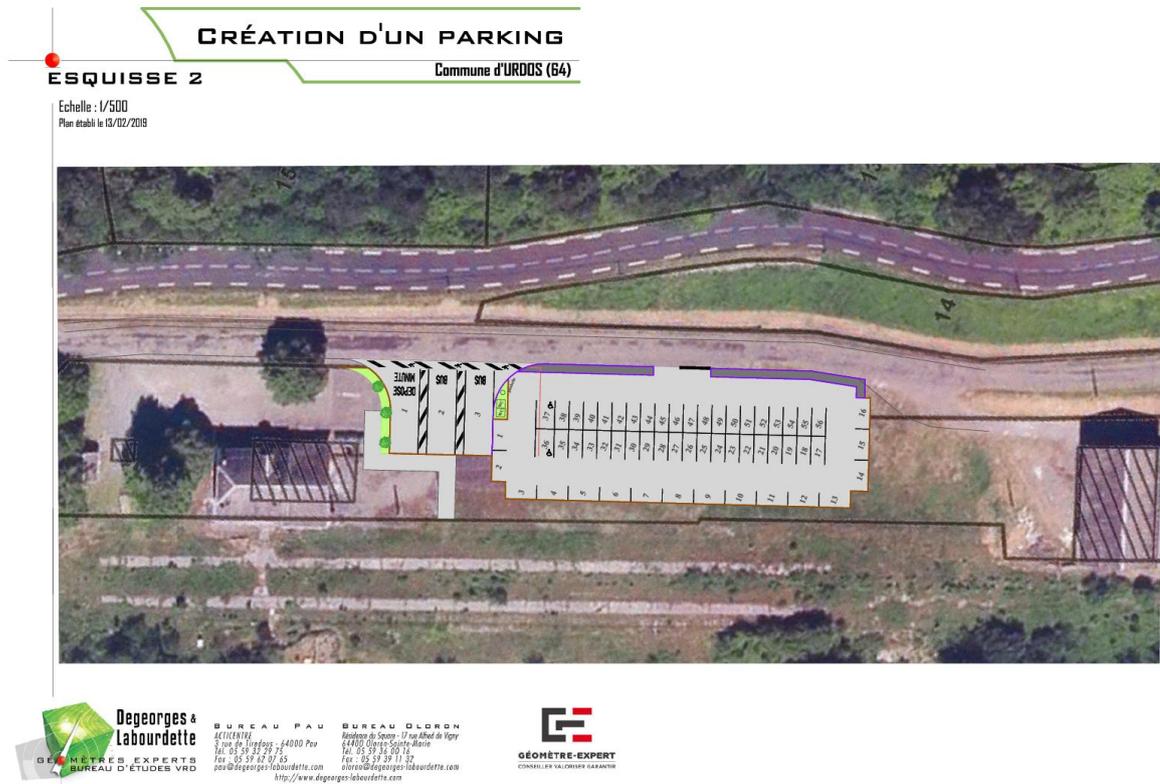


Fig. 27. Plan du projet de parking de la gare d'Urdos

2.5. POINTS PARTICULIERS

Cette partie concerne les **points particuliers que le maître d'ouvrage a souhaité développer** afin de :

- Favoriser une meilleure compréhension du contexte ;
- Présenter les différentes études réalisées et/ou en cours de réalisation en lien avec le développement du projet et les enjeux identifiés ;
- Préciser/développer certains points abordés dans le formulaire de cas par cas.

La note de synthèse détaillée de l'analyse du potentiel de biodiversité est présentée dans son intégralité en annexe 3

2.5.1. Le contexte

Le projet est soumis à de nombreuses contraintes par sa situation géographique, son utilisation et ses richesses naturelles et paysagères. De plus, le site du défilé du Portalet se situe en zone de montagne à une altitude moyenne de 700m, avec des zones difficiles d'accès, constituées de falaises, de zones d'éboulis et gorges encaissées.

C'est pourquoi le Conseil Départemental attache une grande importance à une parfaite et totale intégration de ces dernières tant dans les phases de conception et que celles d'exécution (travaux). Le Maître d'œuvre travaille en collaboration avec les cabinets Artelia et Biotope en charge de la réalisation des différentes études réglementaires afin de décliner une démarche itérative.

2.5.1.1. MONUMENT HISTORIQUE ET SITE CLASSE

Le projet s'inscrit dans un contexte historique fort : le Fort du Portalet est classé **Monument Historique** (depuis le 30 novembre 2005) PA 00084557 Ensemble fortifié du Portalet et le site est **classé au titre des paysages** (depuis le 4 septembre 1997) SCL0000585 Fort du Portalet et le chemin de la Mature.

Ainsi, le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre du code du patrimoine (Cerfa « travaux sur monument historique »). La Direction Régionale des Affaires Culturelles et le Conservatoire Régional des Monuments Historiques sont consultés en amont, afin de définir les contraintes éventuelles en termes de structure et de paysage.

Le projet fait l'objet d'un dépôt de permis d'aménager. En effet, aux termes de l'Article L.341-10 du code de l'environnement, « *le monument naturel ou les sites classés ne peuvent ni être détruits, ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale* ». Le dépôt d'un permis d'aménager vaut demande d'autorisation au titre du site classé.

2.5.1.2. MILIEU NATUREL ET ENVIRONNEMENT

Environnement, site classé, NATURA 2000, ZNIEF 2 : le site a fait l'objet d'un inventaire faunistique et floristique 4 saisons réalisé par le Bureau d'Etudes spécialisé BIOTOPE. Des inventaires complémentaires seront lancés en Avril mai 2019, plus spécifiquement sur la zone de cheminement devant être aménagée entre le GR10 et la nouvelle passerelle.

2.5.1.3. PRESENCE DE LA RN134

La présence de la RN134, route à fort trafic international de poids lourds (environ 400/jour), induit des contraintes fortes tant dans la conception des éléments de sécurité des piétons que pour le

déroulement des travaux. Un dossier d'opportunité a été déposé auprès de la DIRA en février 2019.

2.5.1.4. DOCUMENTS D'URBANISME ET COMPATIBILITE DU PROJET.

Le projet d'aménagement concerne trois communes, Etsaut, Borce et Urdos.

Aucun zonage restrictif et non compatible avec le projet d'aménagement n'a été identifié sur les communes de Etsaut et d'Urdos. Sur la commune d'Etsaut, le document d'urbanisme opposable est le PLU Grenelle approuvé (loi ENE (Engagement National pour l'Environnement)) et sur la commune d'Urdos, le document d'urbanisme opposable est le RNU (Règlement National d'Urbanisme).

En ce qui concerne la commune de Borce (PLU approuvé), le projet de passerelle et d'aménagement piétonnier (cheminement) est situé proche d'un secteur zoné en Ns, qui est un zonage naturel restrictif fort.

Une analyse de la compatibilité du projet avec le zonage du PLU a donc été réalisée et est présentée ci-après.

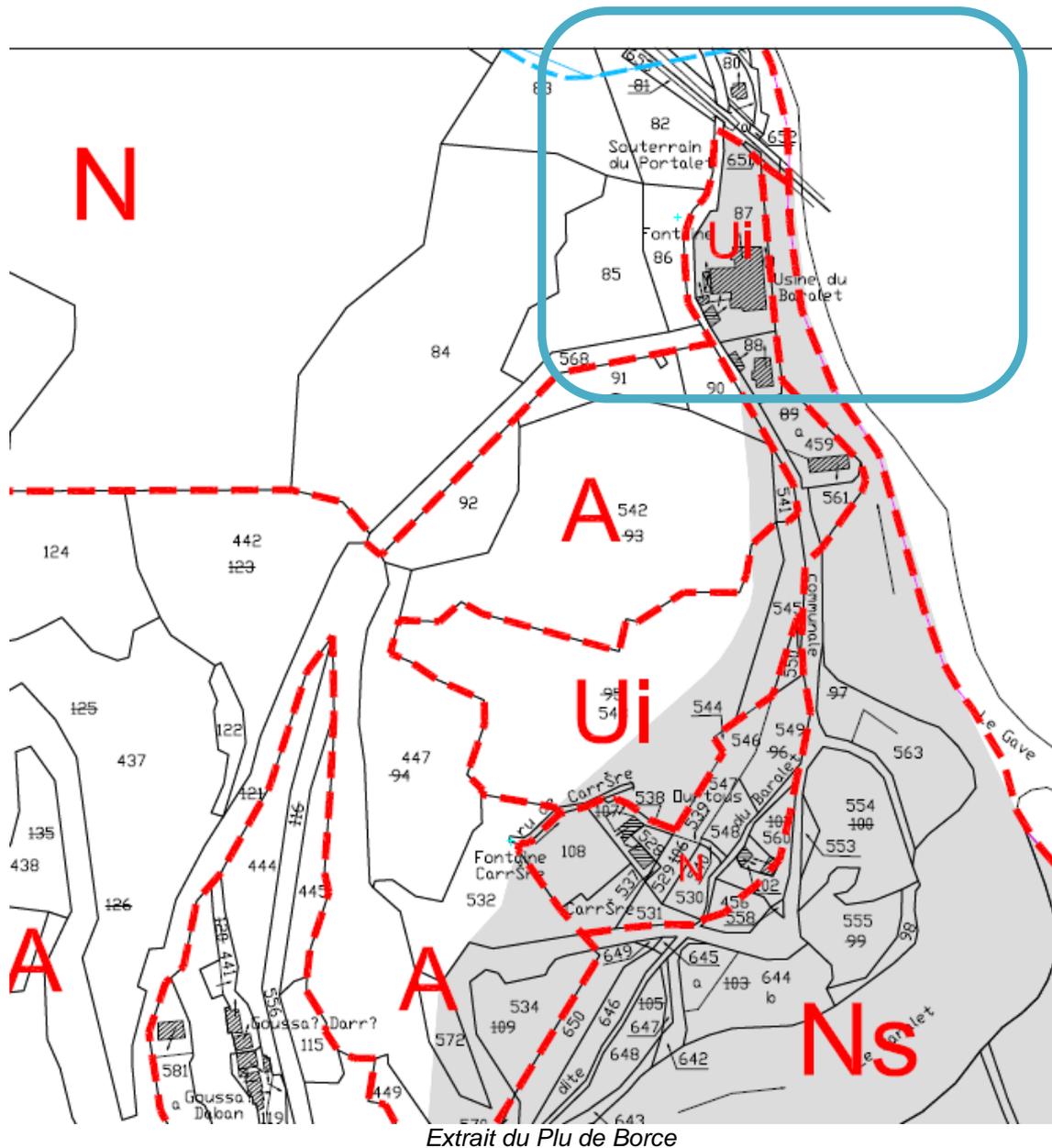
2.5.1.4.1. **Partie sud – passerelle**

Le projet est composé d'une passerelle, édifiée sur le Gave d'Aspe, en parallèle du pont SNCF. Cette passerelle permettra aux piétons, randonneurs et pèlerins d'atteindre le parking de la gare d'Urdos, plus au sud, ou la seconde passerelle en encorbellement, plus au nord, en empruntant un chemin de randonnée aménagé en site naturel.

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES



Le pont SNCF est à cheval sur 3 zonages différents :

- Zonage Ui au Sud ;
- Le secteur Ns (N strict), qui délimite une zone au sud du hameau Bérat de Haut, entre Baralet et Bérat du Bas et dans le secteur Aubise, où toute construction y compris agricole sera interdite en raison des risques naturels, ainsi que tous travaux sur les constructions existantes ;
- Le zonage N au Nord, où sont autorisées les exploitations agricoles et forestières, les services publics ou d'intérêt collectif, les aires de services liées et nécessaires aux infrastructures routières.

Le règlement écrit du PLU ne gère que les constructions ; les usages des sols de type infrastructures ne sont pas interdits, donc autorisés.

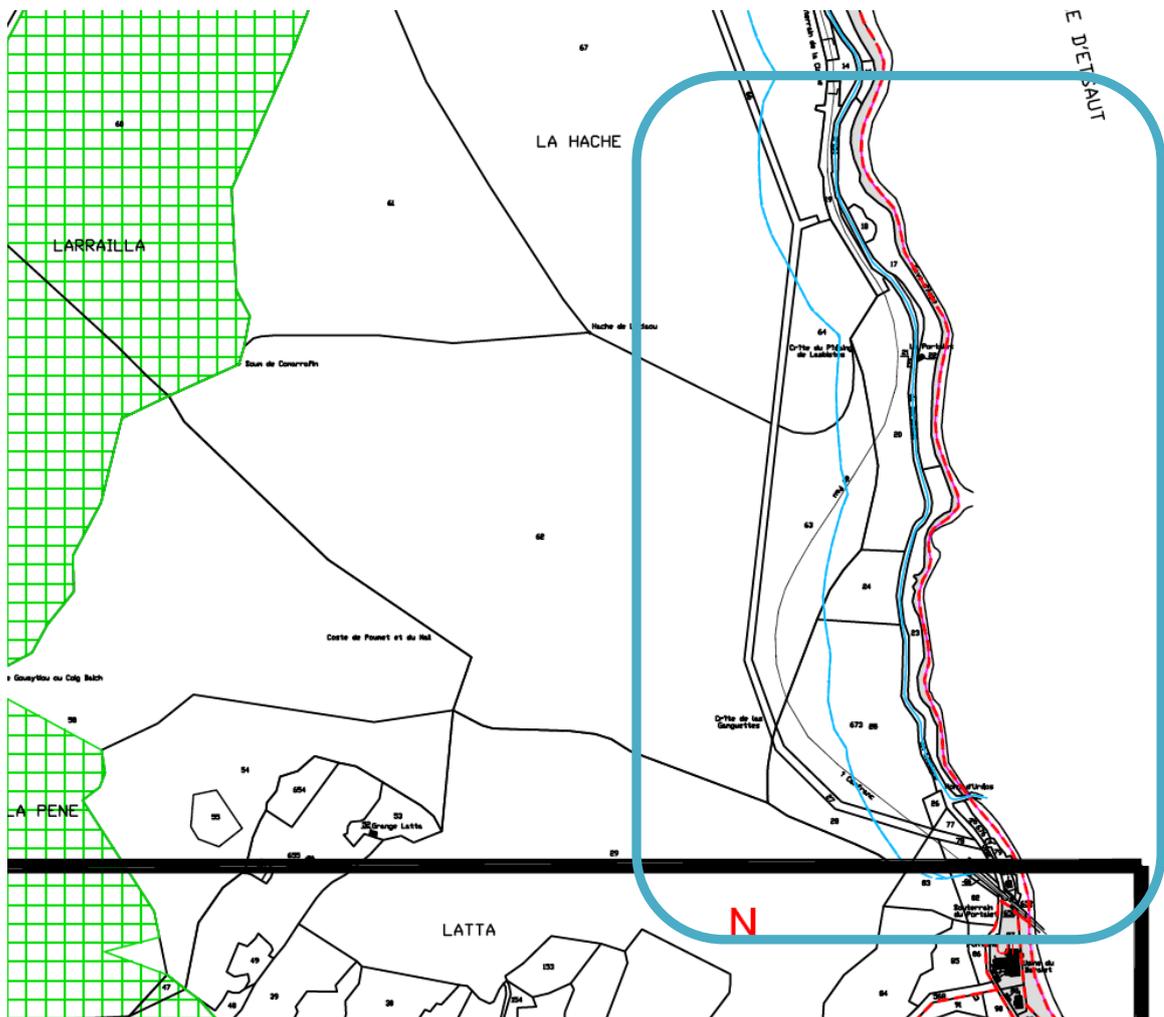
Par ailleurs, aucun zonage spécifique de type « éléments de paysage » ou « espaces boisés classés » n'est identifié sur le PLU.

Les travaux envisagés sont compatibles avec le PLU en vigueur, sous réserve du respect des autres réglementations en vigueur (PPR, etc.).

2.5.1.4.2. Partie nord – cheminement piétons

Une section de chemin aménagé sera mise en place pour permettre de relier la passerelle plus au nord, longeant la RN134 (passerelle en encorbellement).

Le projet est confronté ci-après au document d'urbanisme en vigueur pour la commune de Borce.



Extrait du PLU de Borce

Pour les mêmes raisons que précédemment, le projet est situé en zone N où les usages des sols autres que les constructions ne sont pas réglementés dans le PLU.

Les travaux envisagés sont compatibles avec le PLU en vigueur, sous réserve du respect des autres réglementations en vigueur (PPR, etc.).

2.5.2. Le projet est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?

2.5.2.1. PREMIERE APPROCHE DES EFFETS DOMMAGEABLES DU PROJET

Tout projet d'aménagement peut engendrer des impacts sur les milieux naturels et les espèces qui leur sont associées.

De manière générale, différents types d'effets sont évalués :

- Les effets temporaires dont les conséquences sont limitées dans le temps et réversibles une fois la perturbation terminée ;
- Les effets permanents dont les effets sont irréversibles. Ils peuvent être liés à l'emprise du projet ainsi qu'à la phase de travaux, d'entretien et de fonctionnement du projet.

Les effets temporaires et permanents peuvent eux-mêmes être divisés en deux autres catégories :

- Les effets directs, liés aux travaux touchant directement les habitats naturels ou les espèces ; on peut distinguer les effets dus à la construction même du projet et ceux liés à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure ;
- Les effets indirects qui ne résultent pas directement des travaux ou du projet mais qui ont des conséquences sur les habitats naturels et les espèces et peuvent apparaître dans un délai plus ou moins long (eutrophisation due à un développement d'algues provoqué par la diminution des débits liée à un pompage, raréfaction d'un prédateur à la suite d'un impact important sur ses proies, etc.).

Le tableau suivant présente les différents effets dommageables pressentis pour ce type de projet lors des phases de travaux et d'exploitation.

Les effets pressentis du projet présentés ci-après sont des effets avérés pour certains (destruction d'habitats naturels et d'espèces, destruction d'individus) ou potentiels pour d'autres (détérioration des conditions d'habitats). Ils préfigurent quels pourraient être les impacts du projet en l'absence de mesures d'évitement et de réduction.

Ce tableau ne rentre pas dans le détail d'effets spécifiques pouvant être liés à des caractéristiques particulières de projet ou de zone d'implantation.

Types d'effets	Caractéristiques de l'effet	Principaux groupes et périodes concernés
Phase de travaux		
Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces Cet effet résulte de l'emprise sur les habitats naturels, les zones de reproduction, territoires de chasse, zones de transit, du développement des espèces exotiques envahissantes, des perturbations hydrauliques...	Impact direct Impact permanent (destruction), temporaire (dégradation) Impact à court terme	Tous les habitats naturels et toutes les espèces situées dans l'emprise du projet

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

Types d'effets	Caractéristiques de l'effet	Principaux groupes et périodes concernés
<p>Destruction des individus</p> <p>Cet effet résulte du défrichage et terrassement de l'emprise du projet, collision avec les engins de chantier, piétinement...</p>	<p>Impact direct</p> <p>Impact permanent (à l'échelle du projet)</p> <p>Impact à court terme</p>	<p>Toutes les espèces de flore situées dans l'emprise du projet.</p> <p>Toutes les espèces de faune peu mobiles situées dans l'emprise du projet, en particulier les oiseaux (œufs et poussins), les mammifères (au gîte, lors de leur phase de léthargie hivernale ou les jeunes), les insectes (œufs et larves), les reptiles, les amphibiens, les mollusques, les crustacés, les poissons (œufs).</p>
<p>Altération biochimique des milieux</p> <p>Il s'agit notamment des risques d'effets par pollution des milieux lors des travaux (et secondairement, en phase d'entretien). Il peut s'agir de pollutions accidentelles par polluants chimiques (huiles, produits d'entretien...) ou par apports de matières en suspension (particules fines) lors des travaux de terrassement notamment.</p>	<p>Impact direct</p> <p>Impact temporaire (durée d'influence variable selon les types de pollution et l'ampleur)</p> <p>Impact à court terme (voire moyen terme)</p>	<p>Toutes les espèces végétales et particulièrement la flore aquatique</p> <p>Toutes les espèces de faune et particulièrement les espèces aquatiques (poissons, mollusques, crustacés et amphibiens)</p>
<p>Perturbation</p> <p>Il s'agit d'un effet par dérangement de la faune lors des travaux (perturbations sonores ou visuelles).</p> <p>Le déplacement et l'action des engins entraînent des vibrations, du bruit ou des perturbations visuelles (mouvements, lumière artificielle) pouvant présenter de fortes nuisances pour des espèces faunistiques (oiseaux, petits mammifères, reptiles, etc.).</p>	<p>Impact direct ou indirect</p> <p>Impact temporaire (durée des travaux)</p> <p>Impact à court terme</p>	<p>Toutes les espèces de faune et particulièrement les mammifères et les oiseaux nicheurs et hivernants</p>
Phase d'exploitation		
<p>Destruction ou dégradation physique des habitats naturels et habitats d'espèces</p>	<p>Impact direct</p> <p>Impact permanent (destruction), temporaire (dégradation)</p>	<p>Tous les habitats naturels et toutes les espèces situées dans l'emprise du projet</p>

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

Types d'effets	Caractéristiques de l'effet	Principaux groupes et périodes concernés
Cet effet résulte de l'entretien des milieux associés au projet	Impact à court terme	
Destruction des individus Cet effet résulte également de l'entretien et du piétinement des milieux associés au projet	Impact direct Impact permanent (à l'échelle du projet) Impact durant toute la vie du projet	Toutes les espèces de faune et particulièrement les insectes, les reptiles, les mammifères et les oiseaux nicheurs et hivernants
Perturbation Il s'agit d'un effet par dérangement de la faune (perturbations sonores ou visuelles) du fait de l'utilisation du site ou de l'infrastructure.	Impact direct ou indirect Impact temporaire (durée des travaux) Impact durant toute la vie du projet	Toutes les espèces de faune et particulièrement les mammifères et les oiseaux nicheurs et hivernants
Altération biochimique des milieux Il s'agit notamment des risques d'effets par pollution des milieux. Il peut s'agir de pollutions accidentelles par polluants chimiques (huiles, produits d'entretien...) ou par apports de matières en suspension (particules fines).	Impact direct ou indirect Impact temporaire (durée d'influence variable selon les types de pollution et l'ampleur) Impact à court terme (voire moyen terme)	Toutes périodes Habitats naturels Tous groupes de faune et de flore

Etant donné la nature du projet, on peut estimer que les effets dommageables du projet sur la faune et la flore seront plutôt faibles étant donné l'emprise limitée. Le niveau des effets dommageables dépendra notamment des modes opératoires travaux qui seront retenus par le Maître d'Ouvrage bien que limité étant donné l'accessibilité de la zone.

Concernant les continuités écologiques, étant donné la nature du projet, passerelle et cheminement piéton, rénovation d'un bâtiment existant (ancienne gare), réalisation d'un parking au niveau d'une zone déjà remaniée (abords de la gare), les continuités écologiques locales ne seront pas impactées. En effet, les aménagements ne présentent pas des caractéristiques à rompre ou perturber les cheminements de la faune. Une attention particulière sera portée sur la réalisation de la passerelle afin qu'elle ne soit pas un risque de collision pour l'avifaune. Des processus architecturaux peuvent permettre d'assurer une bonne visibilité de l'ouvrage pour l'avifaune supprimant les risques de collisions. D'autres solutions techniques permettant d'assurer la visibilité de l'ouvrage (tout ou partie) peuvent être également mises en place.

2.5.2.2. PREMIERE APPROCHE DE COMPARAISON DES SCENARIOS EN LIEN AVEC LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les données écologiques relevées lors du diagnostic (réalisé par le Cabinet BIOTOPE) ont permis une première évaluation des niveaux d'enjeu de chaque zone. Sur un total de dix sous-zones, trois sont évaluées d'enjeu fort et sept d'enjeu moyen. A ce stade du projet, une analyse fine de comparaison des différents scénarios d'implantation de la passerelle serait prématurée. En effet, les techniques utilisées pour la structure n'étant pas encore connues, seule une approche via le niveau d'enjeu écologique des zones peut être faite.

Les zones d'enjeu fort sont les zones numéro 5, 6 et 7. La zone 5 et 7 sont des zones de falaises calcaire côté chemin de la mâtüre. La zone 6, située également côté chemin de la mâtüre, comprend une zone de falaise et une zone boisée en contrebas. Par suite des études géologiques et paysagère, la zone 7 devrait être exclue du projet et la liaison devrait se faire du chemin de la mâtüre au secteur du fort du Portalet. Suite aux premières études préalables réalisées par le Maître d'ouvrage, la zone 4 côté fort et les zones 5 et 6 côté chemin de la mâtüre ont été retenue pour la réalisation du projet.

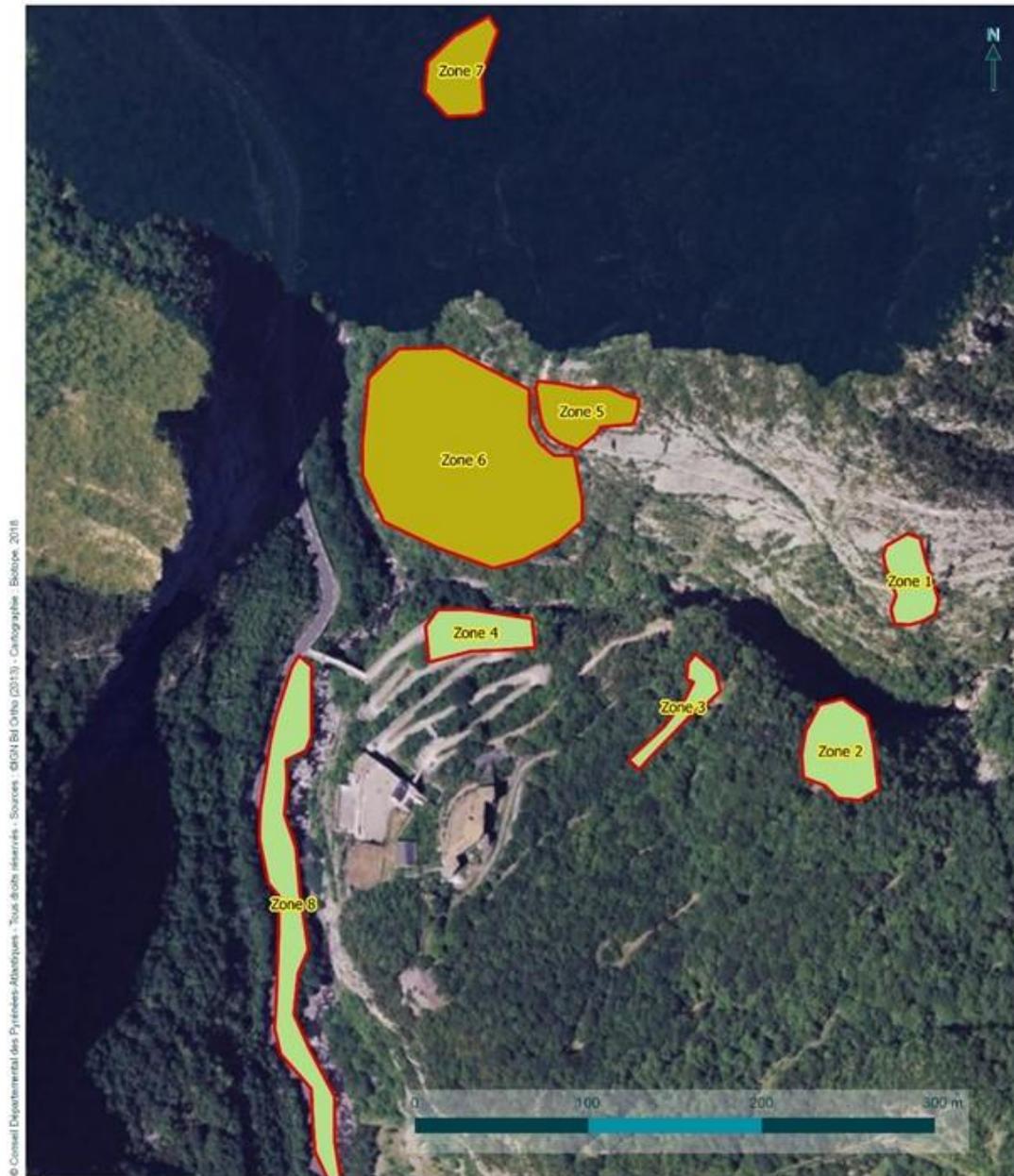
Comme les zones 5 et 6 sont d'enjeu fort, l'impact environnemental pourrait potentiellement être plus important. Cependant, des compléments d'inventaire faune-flore sur ces zones vont être réalisés au printemps 2019 afin de localiser plus précisément les enjeux au sein de ces zones et donc d'adapter le projet sur la localisation des accroches ainsi que sur les modes opératoires travaux retenues et la précision des mesures environnementales mises en œuvre.

Une réflexion globale et itérative entre le Maître d'ouvrage, le Maître d'œuvre et l'Assistant à Maîtrise d'ouvrage va permettre, bien que les enjeux écologiques soient qualifiés de fort, la mise en place d'un projet faiblement impactant pour la faune et la flore.

De plus, dans une démarche constructive, une réunion de présentation du projet et une visite sur site a été réalisée en mars 2019 avec une représentante du service Biodiversité de la DREAL Nouvelle-Aquitaine (Madame Natacha Dulka) afin d'aborder les différentes thématiques et assurer un cadrage du projet.

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES



Zones d'étude

Projet de franchissement du défilé du
Portalet en vallée d'Aspe (64) - Diagnostic
écologique

Enjeu écologique des zones d'étude

- Fort
- Moyen



2.5.3. Si le projet est situé dans ou a proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat et/ou une espèce inscrit€ au Formulaire Standart de Données ?

2.5.3.1. CONTEXTE ECOLOGIQUE DU PROJET

L'aire d'étude rapprochée se situe en contexte naturel en secteur de montagne en zone de falaises rocheuses de la vallée d'Aspe et concerne trois communes : Borce, Etsaut et Urdos.

L'aire d'étude présente ainsi une matrice naturelle dominée par les espaces rocheux des zones de falaises et de secteurs de boisements de pente.

2.5.3.2. PRESENTATION DES ZONAGES DU PATRIMOINE NATUREL ET DES INTERACTIONS POSSIBLES AVEC LE PROJET

Un inventaire des zonages du patrimoine naturel s'appliquant sur l'aire d'étude élargie a été effectué auprès des services administratifs de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de « la Nouvelle Aquitaine ».

Les données administratives concernant les milieux naturels, le patrimoine écologique, la faune et la flore sont principalement de deux types :

- Les zonages réglementaires du patrimoine naturel qui correspondent à des sites au titre de la législation ou de la réglementation en vigueur dans lesquels les interventions dans le milieu naturel peuvent être contraintes. Ce sont les sites du réseau européen Natura 2000, les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, les réserves naturelles nationales et régionales, etc.
- Les zonages d'inventaires du patrimoine naturel, élaborés à titre d'avertissement pour les aménageurs et qui n'ont pas de valeur d'opposabilité. Ce sont notamment les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type II, grands ensembles écologiquement cohérents et ZNIEFF de type I, secteurs de plus faible surface au patrimoine naturel remarquable) ou encore les zones humides identifiées à l'échelle départementale ou régionale.

D'autres types de zonages existent, correspondant par exemple à des territoires d'expérimentation du développement durable (ex. : Parcs Naturels Régionaux – PNR) ou à des secteurs gérés en faveur de la biodiversité (Espaces Naturels Sensibles, sites des Conservatoires des Espaces Naturels, sites du Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres...).

Les tableaux suivant présentent les différents zonages du patrimoine naturel concernés par l'aire d'étude élargie, en précisant pour chacun :

- Le type, le numéro / code et l'intitulé du zonage ;
- Sa localisation et sa distance par rapport à l'aire d'étude rapprochée;
- Lorsqu'ils sont disponibles, les éléments concernant la vie administrative des sites.

Tableau 1 : Niveau d'interaction des zonages avec l'aire d'étude élargie

Le périmètre recoupe l'aire d'étude rapprochée

Le périmètre est en limite ou en interaction potentielle avec l'aire d'étude rapprochée

Le périmètre recoupe l'aire d'étude élargie mais n'est pas en interaction avec l'aire d'étude rapprochée

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

2.5.3.3. ZONAGE REGLEMENTAIRE NATURA 2000

Trois sites du réseau européen Natura 2000 sont concernés ou en lien direct avec l'aire d'étude élargie :

- **FR7210087 - Hautes vallées d'Aspe et d'Ossau Zones de Protection Spéciale (ZPS)** désignées au titre de la directive européenne 2009/147/CE « Oiseaux » ;
- **FR7200792 - Le Gave d'Aspe et le Lourdios (cours d'eau)**, Site d'Importance Communautaire (SIC) ;
- **FR7200744 - Massif de Sesques et de l'Ossau, Zones Spéciales de Conservation (ZSC)** désignés au titre de la directive européenne 92/43/CEE « Habitats / faune / flore ».

Type de site, code, intitulé et surface	Localisation et distance à l'aire d'étude rapprochée
FR7210087 - Hautes vallées d'Aspe et d'Ossau	Intercepte 80% de l'aire d'étude rapprochée
FR7200744 - Massif de Sesques et de l'Ossau	Intercepte 70% de l'aire d'étude rapprochée
FR7200792 - Le Gave d'Aspe et le Lourdios	Site localisé à quelques mètres d'une sous-zone de l'aire d'étude rapprochée

Le site FR7210087 – Hautes vallées d'Aspe et d'Ossau est un site Directive Oiseaux avec 22 espèces d'oiseaux citées au FSD dont essentiellement des rapaces.

- ⇒ Etant donné la nature du projet (structure légère de type passerelle, cheminement piéton, restauration d'un bâtiment déjà existant (ancienne gare) et réalisation d'un parking au niveau d'une zone déjà remaniée), les incidences devraient être limitées. En effet, seule la phase travaux peut potentiellement entraîner des incidences notamment via le dérangement. Cependant, avec un développement rigoureux de la démarche ERC et un échange itératif entre le Maître d'ouvrage, le Maître d'œuvre et l'assistant à Maîtrise d'ouvrage devrait permettre de conclure à l'absence d'incidences résiduelles et garantir la non remise en question du bon état de conservation des espèces d'oiseaux citées au FSD.

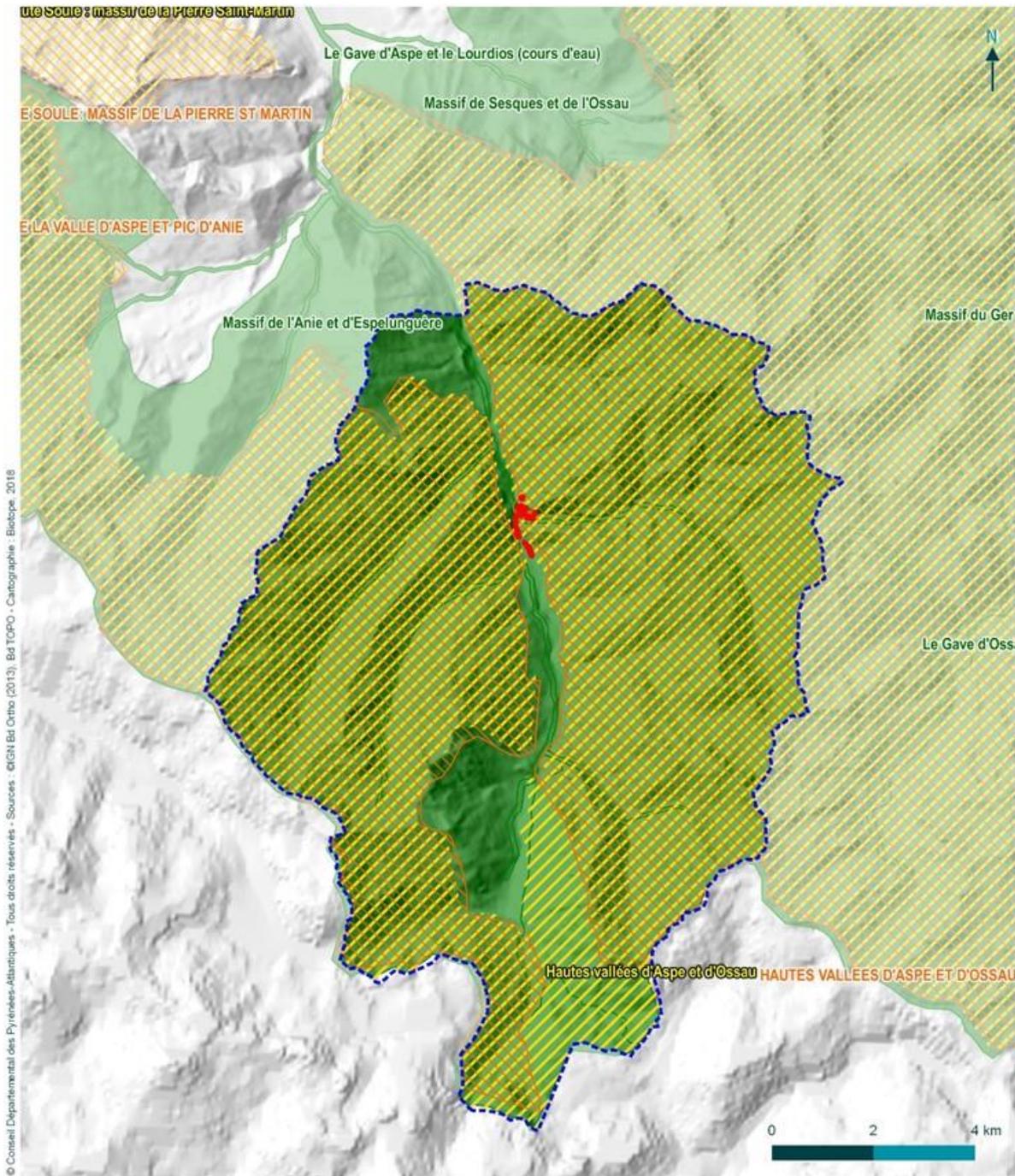
Le site FR7200744 – Massif de sesques et de l'Ossau est un site de la Directive Habitats avec 34 habitats naturels et 15 espèces de faune et 2 espèces végétales sont cités au FSD.

- ⇒ Etant donné la nature du projet (structure légère de type passerelle, cheminement piéton, restauration d'un bâtiment déjà existant (ancienne gare) et réalisation d'un parking au niveau d'une zone déjà remaniée), avec une faible emprise foncière, les incidences devraient être limitées. En effet, seule la phase travaux peut potentiellement entraîner des incidences notamment via le dérangement et/ou la destruction-altération d'habitats naturels. Cependant, avec un développement rigoureux de la démarche ERC et un échange itératif entre le Maître d'ouvrage, le Maître d'œuvre et l'assistant à Maîtrise d'ouvrage cela devrait permettre de conclure à l'absence d'incidences résiduelles et garantir la non remise en question du bon état de conservation des habitats naturels et des espèces de faune et flore cités au FSD

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas

NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES



© Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques - Tous droits réservés - Sources : ©IGN Ed Otho (2013), Bd TOPO - Cartographie : Biotope, 2018



Zonages réglementaires

Projet de franchissement du défilé du Portalet en vallée d'Aspe (64) - Diagnostic écologique

- Aires d'étude rapprochées
- Aire d'étude éloignée

Périmètres réglementaires

- Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux Natura 2000
- Zone de Protection Spéciale
- Site d'Intérêt Communautaire



2.5.4. Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine

2.5.4.1. CONCEPTION DU PROJET

2.5.4.1.1. Proposition d'engagements possibles du maître d'ouvrage en faveur de l'environnement

Il faut noter que le Maître d'ouvrage a fait réaliser un diagnostic écologique de la zone du projet en 2018 (cf. Rapport d'étude en annexe 3) avec des inventaires complémentaires faune/flore prévus au printemps 2019. Le MO a également missionné le groupement ARTELIA/BIOTOPE comme AMO sur les aspects dossiers réglementaires et pour coordonner des échanges de manière itérative entre le MO – MOE et AMO afin de co-construire le projet et garantir un projet de moindre impact.

2.5.4.1.2. Stratégie d'évitement et de réduction des effets dommageables intégrée à la conception du projet

Des adaptations peuvent être intégrées en phase de conception. Ces adaptations peuvent constituer un pan important du travail de recherche du projet de moindre impact environnemental. La présente étude s'intègre dans cette démarche. En effet, le diagnostic écologique a permis un aiguillage pour le Maître d'Ouvrage quant aux choix réalisés dans le cadre de la conception du projet, prenant en compte les enjeux écologiques de la zone d'étude.

Le projet devra tenir compte de l'absence d'accessibilité du site aux engins. Les travaux sur l'espace boisé (coupes et défrichement) sont à intégrer au projet, en tenant compte des enjeux identifiés par les inventaires faune/flore.

2.5.4.1.3. Intégration des enjeux à la planification des travaux

L'intégration des enjeux pour la planification des travaux est un aspect primordial de la stratégie d'évitement et de réduction. Dans le cas présent, un fort enjeu « avifaune » existe au droit du site avec la présence d'un couple de rapaces nicheurs. Le maître d'œuvre a pris note du risque de gêne potentiel pour cette espèce des déposes en hélicoptères des pièces principales des passerelles, surtout en période de nidification.

Les travaux les plus bruyants notamment les besoins d'hélicoptage seront réalisés autant que possible en dehors des périodes de reproduction des rapaces diurnes nichant à proximité de l'aire d'étude et très sensible au dérangement.

Le planning prévisionnel des travaux établi par le maître d'œuvre est présenté ci-après.

Le planning prend en compte les contraintes suivantes :

- Nid de rapace en face du fort : impossibilité de travaux bruyant entre février et la seconde quinzaine de juillet 2020 –
- Délivrance des autorisations administrative 30/03/2020 au plus tôt :
- Remonté des dépenses au titre du POCTEFA : travaux OA 1 terminés au plus tard le 31/09/2020 - Travaux en milieu montagnoux : interruption hivernale fin 2020, début 2021.

Projet de franchissement du défilé de Portalet en Vallée d'Aspe

Demande de cas par cas
NOTE EXPLICATIVE ET ANNEXES

Etapes	mars-20	avr-20	mai-20	juin-20	juil-20	août-20	sept-20	oct-20	nov-20	déc-20	-	avr-21	mars-21	avr-21
Préparation chantier														
Travaux OA 1														
Travaux préparatoires : défrichage rive droite Sescoué														
Réalisation du cheminement depuis la parking "Passette"														
Réalisation de la trace														
Aménagement du cheminement														
Réalisation des pareblocs et sécurisation falaise														
Réalisation Belevedere														
Préfabrication des superstructures														
Réalisation des appuis BA														
Pose des superstructures														
Réalisation Passrelle himalayenne														
Réalisation des points d'ancrage - côté fort														
Réalisation des points d'ancrage - rive droite Sescoué														
Mise en place des câbles porteurs														
Mise en œuvre des structures secondaires														
Mise en œuvre des superstructures : caillebotis + GC														
Travaux OA 2														
Travaux de démolition et de terrassement préparatoire														
Réalisation des éléments BA														
Pose à la grue de la charpente métallique														
Mise en œuvre des superstructures : platelage + GC														
Mise en œuvre dispositif de retenue + chaussée provisoire														
Reprise de la chaussée définitive														
Travaux OA 3														

Interruption hivernale

Fig. 28. Planning prévisionnel des travaux (Merlin, 2019)

2.5.4.2. PREMIERE APPROCHE DE MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION DES IMPACTS

Dans le cadre de cette étude et à ce stade du projet, seul des grands types de mesures génériques sont proposées. Les paragraphes ci-après constituent une proposition d'un panel de mesures d'évitement et de réduction d'impact visant à limiter les effets dommageables prévisibles.

Classiquement, plusieurs mesures de bonnes pratiques et d'adaptation de planning en phase de travaux sont développées. Elles permettent de minimiser voire d'éviter des impacts lors du chantier, aussi bien concernant les atteintes aux habitats que les perturbations ou risques de destruction de spécimens.

D'autres mesures, spécifiques au contexte du projet, ont été proposées pour éviter ou réduire les impacts.

Les différentes mesures d'évitement et réduction proposées ci-après sont définies pour supprimer ou limiter les impacts du projet, prioritairement sur les espèces présentant les plus forts enjeux, impactées par le projet. Toutefois, ces mesures sont également bénéfiques pour l'ensemble des espèces des communautés biologiques locales.

2.5.4.2.1. Modalités générales en phase travaux

A. Généralités sur les travaux

Les différentes mesures prises pour éviter et réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement et la santé humaines pendant la phase de travaux sont présentées ci-après :

Rappelons que les incidences principales concernent :

- L'altération de la qualité des eaux (superficielles et souterraines) par ruissellement/infiltration suite à un épandage accidentel de type huile/hydrocarbures et/ou pollution du milieu par les déchets ; une attention particulière sera portée au cours des travaux au plus proche du gave.
- Altération indirecte de la qualité des eaux du site Natura 2000 (ruissellement) et dégradation des habitats (et faune/flore) associés ;
- La gestion des déchets sur site.

Les mesures seront prises durant l'intégralité du chantier. Elles sont regroupées comme suit :

- Les mesures de prévention des risques de pollution accidentelle (évitement et réduction) ;
- Les mesures de limitation des apports en particules fines (évitement et réduction) ;
- La gestion de déchets de chantiers ;
- La définition et les modalités des travaux ;
- Le suivi des chantiers.

B. Les mesures de prévention des risques de pollution accidentelle (évitement et réduction)

- Les stockages de liquides (carburants et autres produits polluants utilisés en surface) sont associés à une capacité de rétention étanche adaptée, ou seront équipés de double enveloppe avec détection de fuite ;

- L'entretien des véhicules et engins se fait sur des zones spécifiquement aménagées et équipées de dispositifs de rétention, avec récupération (présence d'un débourbeur-déshuileur) et traitement des égouttures dans un centre extérieur agréé ;
- Les déchets sont collectés, triés, stockés sur des aires étanches et équipées de dispositifs de rétention, et évacués vers des centres de traitement spécifiques ;
- Des kits anti-pollution, sciures et produits absorbants sont présents sur site et sur les véhicules ;
- Les Fiches de Données de Sécurité (FDS) des produits présents sur le site sont en permanence disponibles ;
- Le personnel affecté aux travaux est sensibilisé et des procédures de gestion en cas d'accident sont également mises en place ;
- L'entretien régulier et contrôle quotidien des engins intervenants sur le site (pas de réparations précaires sur les flexibles usagers et limitation du surgraissage) ;
- Les effluents des installations sanitaires seront collectés et évacués conformément aux règles sanitaires.

Pour rappel, les installations de chantier (primaire et secondaires) ne sont pas installées directement en bord de Gave (Cf. plan de masse en annexe).

C. Les mesures de limitation des apports en particules fines (évitement et réduction)

Les phases de démolitions et de terrassement pourront être source d'altération de la qualité des eaux par entraînement dans les eaux pluviales de particules fines.

Afin de limiter l'émission de matières en suspension (MES), les mesures suivantes sont mises en place :

- Le stockage des matériaux sera fait le plus loin possible du cours d'eau sur une aire spécifique équipée d'un dispositif de récupération et traitement des eaux pluviales ;
- La mise en place de bassins de décantation sera assurée, si besoin ;
- La revégétalisation rapide des surfaces mises à nu sera assurée, dès lors que cela sera possible. Des opérations de plantation seront menées si besoin au niveau du belvédère. Néanmoins, le projet vise à réduire au maximum les surfaces défrichées. La zone d'installation de chantier primaire fera l'objet d'un aménagement en parking par la CCHB (donc pas de revégétalisation envisagée).

Pour rappel, les installations de chantier (primaire et secondaires) ne sont pas installées directement en bord de Gave (Cf. plan de masse en annexe).

D. Les mesures visant à limiter les incidences sur le cadre de vie et la santé humaine (Évitement et réduction)

Les mesures concernent :

- La limitation des émissions sonores et vibratoires,
- La limitation des risques et des gênes occasionnées par les travaux (risques d'incidents/accidents liés aux travaux).

Le secteur ne présente pas d'habitation. Le Fort ne saura pas ouvert à la visite durant les travaux de mise en place de la passerelle de franchissement des gorges du Sescoué.

Limitation du niveau sonore et des vibrations

- Les engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur et correctement entretenus ;
- Les engins seront stationnés sur des aires prévus à cet effet ;
- Les horaires de chantier seront à définir clairement avant le lancement des travaux (pas d'habitations à proximité directe).

Limitation des incidences sur le cadre de vie

- Les engins seront stationnés sur des aires prévus à cet effet ;
- De limiter les risques liés aux travaux en établissant des plans de circulations les moins accidentogènes possible et en garantissant l'ouverture en continue de la circulation sur la RN134.
- Les déchets du chantier seront gérés.

E. La gestion des déchets de chantier

La gestion des déchets se basera sur :

- Le respect des règles de bases édictées pour le chantier ;
- La mise en place de moyen de tri sur le site (bennes et contenants adaptés, signalisation efficace) ;
- La prise en charge de l'évacuation par des entreprises habilitées vers des sites de traitement et/ou stockage adaptés à la nature des déchets ;
- L'évacuation totale de tous les déchets (0 déchet à la fin des travaux).

Les travaux vont générer la production de déchets. Afin de réduire les nuisances du chantier, un certain nombre de règles de base seront à respecter sur le chantier.

Une attention particulière sera portée à la gestion des déchets de chantier. L'intégralité des déchets sera évacuée avant la fin des travaux.

Une bonne gestion des déchets permet de limiter efficacement l'impact visuel, les envois de déchets et de poussières, mais aussi d'éviter toute altération de l'environnement naturel par des déchets dangereux (hydrocarbures, huiles). De plus, une bonne gestion des déchets de chantiers permet de :

- Préserver l'environnement (recyclage de déchets permettant une économie importante des ressources naturelles et limitant la pollution par enfouissement de décharges sauvages) ;
- Réaliser des économies pour le chantier (réduction forte des coûts d'évacuation des déchets) ;
- Améliorer les conditions de travail sur le chantier (un chantier rangé, sans déchets laissés au sol, permet une amélioration des conditions de travail, une réduction de la pénibilité des tâches et une augmentation des rendements).

Signalisation efficace des bennes

Les bennes doivent être correctement signalisées afin d'éviter les erreurs de tri et inciter à la mise en bennes.

Une signalétique double doit être faite : écrite et pictogramme.

C - Destination des déchets

Chaque type de déchets sera dirigé vers des infrastructures différentes selon son niveau de propreté, sa recyclabilité, les volontés de valorisation

Les déchets inertes seront stockés et évacués par l'entreprise de travaux. Ils seront, autant que possible réutilisés sur le site. En fonction de la qualité des matériaux, ces déchets excédentaires pourront être évacués vers:

- Une plateforme de valorisation de déchets inertes,
- Un centre de regroupement et de tri/transit ;
- Une installation de stockage des déchets inertes (ISDI ou CSDU classe III).

Les déchets banals (DIB) seront évacués vers :

- Filières industrielles de recyclage (plastic, bois, métaux...)
- Filières de valorisation énergétique : centrales, cimenteries
- Centre de regroupement et de tri, transit
- Déchetterie pro
- Installation de stockage des déchets banals (ISDND ou CSDU classe II)

Les déchets dangereux seront dirigés vers :

- Centre de regroupement et de tri, transit
- Déchetterie pro
- Installation de stockage des déchets dangereux (ISDID ou CSDU classe I)
- Leur prise en charge sera réalisée par une entreprise habilitée.

F. Surveillance du chantier

Le chantier fera l'objet d'une surveillance par l'entreprise de travaux. Par ailleurs, le chantier fera l'objet d'une surveillance régulière par le maître d'œuvre. Celui-ci validera l'ensemble des modes opératoires, effectuera des visites de contrôles sur site et pourra être présent lors de certaines phases spécifiques.

2.5.4.2.2. Modalités en phase travaux et en exploitation visant à éviter et/ou réduire les incidences sur la biodiversité

Les mesures sont toutes matérialisées par un code de type « XXN° » où « XX » spécifie le type de mesure et « N° » correspond au numéro de la mesure. Pour les mesures d'évitement, XX = ME et pour les mesures de réduction, XX= MR

Toutes les mesures d'évitement et réduction proposées sont synthétisées dans le tableau ci-après.

Tabl. 1 - Liste des mesures d'évitement et de réduction sur la Biodiversité

Code mesure	Intitulé mesure	Phase concernée
Mesures d'évitement		
ME01	Adaptation de certaines phases de travaux à la biologie des espèces de faune sensibles. <ul style="list-style-type: none"> Assurer, le cas échéant, les besoins d'hélicoptage en dehors des périodes de reproduction des rapaces diurnes nichant à proximité de l'aire d'étude et très sensible au dérangement ; Assurer, si nécessaire, le défrichement des zones d'emprises travaux en dehors hors période sensible pour la faune (soit préférentiellement en automne). 	Travaux
ME02	Adaptation de l'emprise travaux par rapport aux stations d'espèces de flore protégées	Travaux
Mesures de réduction		
MR01	Contrôle des arbres à cavité avant abatage, le cas échéant (notamment pour les chiroptères)	Travaux
MR02	Conservation sur zone et découpe de la grume d'arbres abattus colonisés par des coléoptères saproxylophages protégés afin d'assurer le développement des larves	Travaux / Exploitation
MR03	Mise en défens des stations de flore protégée et/ou patrimoniale	Travaux
MR04	Assistance environnementale en phase travaux par un écologue	Travaux
MR05	Choix de modes opératoires travaux et entretien en exploitation peu invasifs (ex : défrichement manuel, import et export des matériaux par hélicoptage)	Travaux / Exploitation

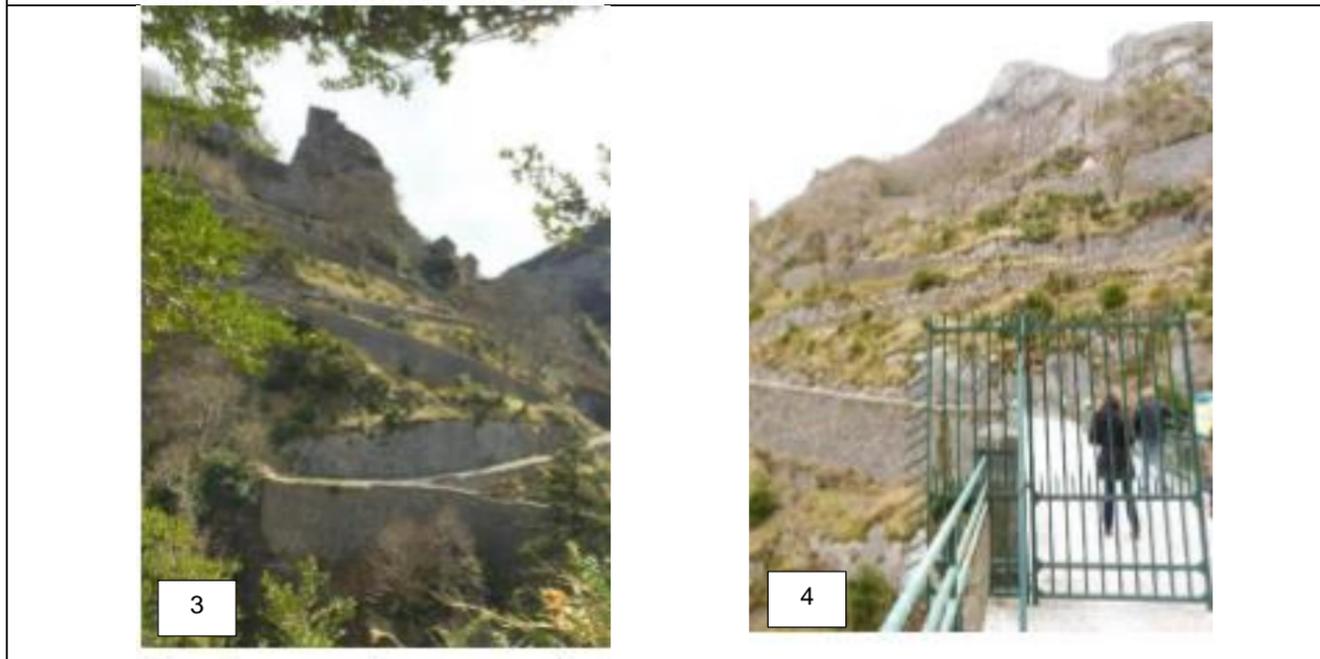
2.5.4.2.3. Démarche d'accompagnement et de suivi

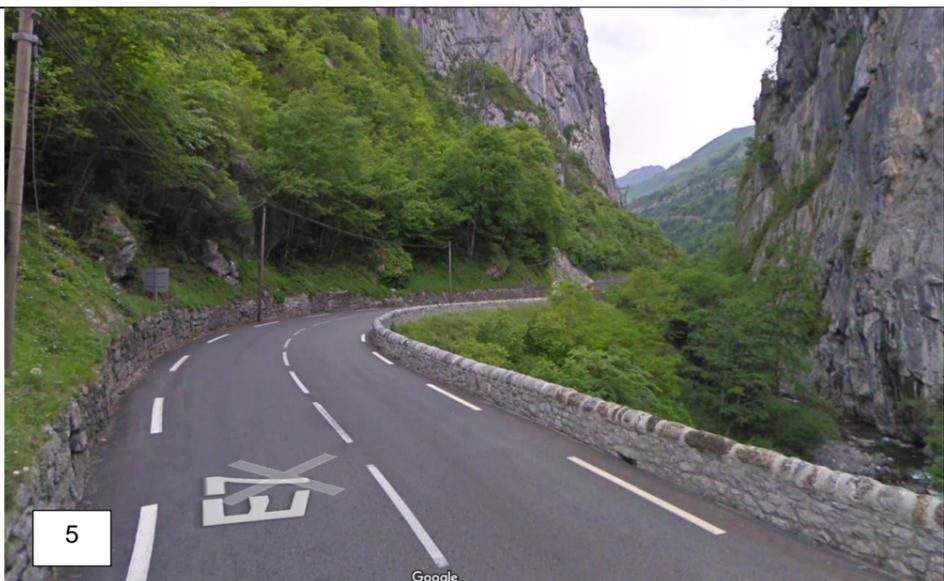
Les mesures sont toutes matérialisées par un code de type « XXN° » où « XX » spécifie le type de mesure et « N° » correspond au numéro de la mesure. Pour les mesures d'accompagnement, XX = MA et pour les mesures de suivi, XX= MS.

Code mesure	Intitulé mesure
Liste des mesures d'accompagnement	
MA01	Réalisation d'un ou plusieurs panneaux de communication grand public (au niveau de la passerelle) sur la flore et la faune locale (notamment flore de falaises calcaires, grands rapaces, etc.)
Liste des mesures de suivi	
MS01	Suivi botanique et faunistique des zones impactées lors de la phase travaux

Reportage photographique de l'environnement du projet

Annexe au CERFA 14734*03







HOTEL DU DÉPARTEMENT

Pau 64 Avenue Jean BIRAY 64058 Pau cedex 9
Bayonne 4 Allée des Platanes 64104 Bayonne cedex

GR 653 - VOIE D'ARLES FRANCHISSEMENT PIÉTONNIER DU DÉFILÉ DU PORTALET

ÉTUDES D'AVANT PROJET

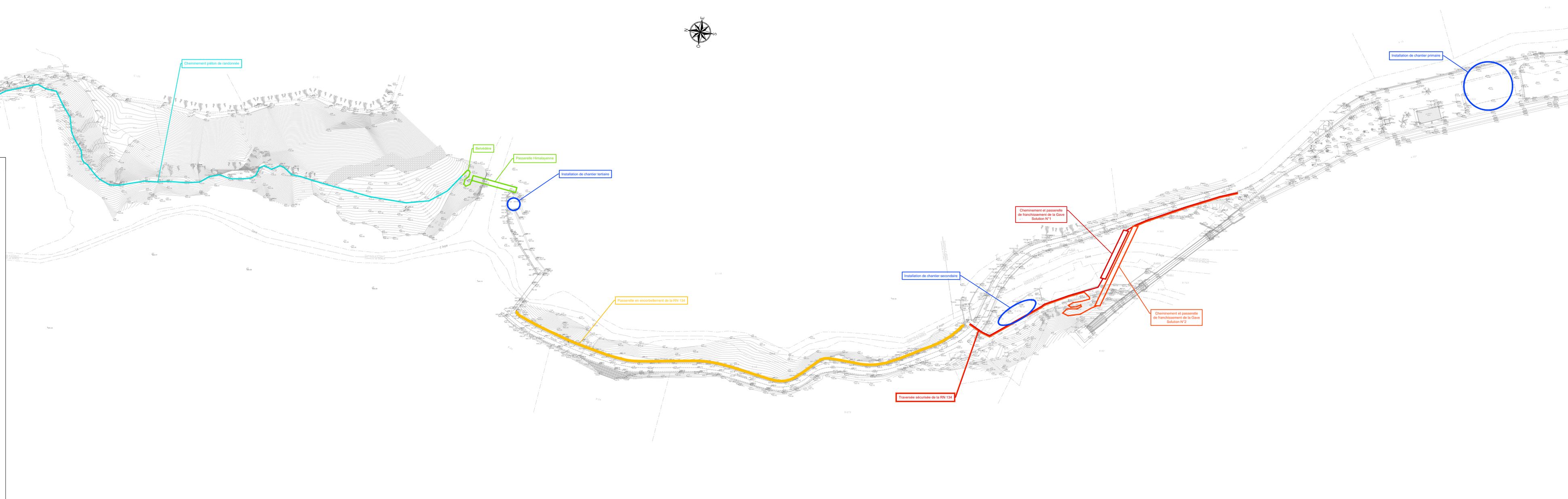
PLAN MASSE

NOM DU FICHIER:
14190017_PORTALET_AVP_PLAN_MASSE_A
ECHELLE:
1/1000e

Mandataire : **Cabinet MERLIN** Groupe MERLIN
Cabinet MERLIN Région Sud-Ouest Atlantique Agence de DAX
26 rue Joseph Darqué 40100 DAX
Tél. : 05 58 74 33 06 cm-dax@cabinet-merlin.fr

Co-traitants : **ATELIER BROICHOT** Urbanismes Espaces publics Infrastructures
ISABELLE JOLY ARCHITECTE
IMS RN Ingénierie des Mouvements de Sol et des Risques Naturels
ARBELBIDE ARCHITECTE

Ind.	Etabli par:	Vérifié par:	Date:	Objet de la révision
A	R.ETIENNE	E.RAUAUD	04/2019	Première émission





Borce

Parking de la Passette

Etsaut

Chemin de la Mature

Belvédère

Passerelle Himalayenne

Fort du Portalet

Passerelle en encorbellement de la RN134

Usine hydroélectrique

Chemin et passerelle de franchissement du Gave - Solution n°1

Chemin et passerelle de franchissement du Gave - Solution n°2

Urdos

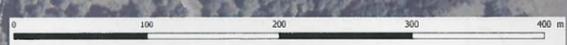
Gare SNCF d'Urdos

Ouvrages existants

-  Chemin de la Mature
-  RN134
-  Réseau SNCF
-  Usine hydroélectrique
-  Gare d'Urdos

Projet

-  Belvédère
-  Passerelle Himalayenne
-  Passerelle en encorbellement de la RN134
-  Traversée sécurisée de la RN 134
-  -Chemin et passerelle de franchissement du Gave - Solution n°1
-  -Chemin et passerelle de franchissement du Gave - Solution n°2



CRÉATION D'UN PARKING

Commune d'URDOS (64)

ESQUISSE 2

Echelle : 1/500

Plan établi le 13/02/2019

