

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 :

08/02/2021

Dossier complet le :

08/02/2021

N° d'enregistrement :

P 2021-70729

1. Intitulé du projet

Carrefour giratoire sur la voie d'accès A64 - commune d'Artix

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

SARL PROLACQ

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

Florence APARICI

RCS / SIRET

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Forme juridique

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.))
6a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des Départements, des Communes et des Établissements Publics de Coopération Intercommunale non mentionnés au b) et c) de la colonne précédente	Aménagement d'un giratoire 4 branches entre le carrefour Labourdette (Départementale D 817) et l'accès à la A64 sortie n°9 échangeur Artix.

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 est un projet d'aménagement d'un giratoire entre le carrefour existant Labourdette (D 817) et l'accès à la A 64 échangeur n°9 Artix.

Ce giratoire, d'un rayon de 18 m (rayon pour l'anneau), sera réalisé et permettra un accès au centre commercial SUPER U en projet dans la zone artisanale d'Eurolacq 2. Le réseau pluvial sera repris, des travaux de déblais/remblais et de terrassements seront réalisés et une partie de la chaussée existante sera détruite (en lieu et place du futur giratoire) pour la réalisation de l'aménagement.

Quatre branches seront mises en place :

- Branche 1 Nord Est (autoroute vers futur giratoire) : entrée dans giratoire 1 voie de 4.50m, sortie de giratoire 2 voies de 3.75m soit 7.50m au totale
- Branche 2 Nord Ouest (Artix vers futur giratoire) : entrée dans giratoire 1 voie de 5.50m, sortie de giratoire 1 voie de 5.50m
- Branche 3 Sud ouest (futur giratoire vers giratoire existant) : entrée dans giratoire 2 voies de 3.75m soit 7.50m au totale, sortie 1 voie de 4.50m
- Branche 4 Sud Est (accès zone commerciale) : entrée 1 voie de 5.50m, sortie 1 voie de 5.50m

4.2 Objectifs du projet

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

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).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

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. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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 ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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) :

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.

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 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 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 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 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 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 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

9. Engagement et signature

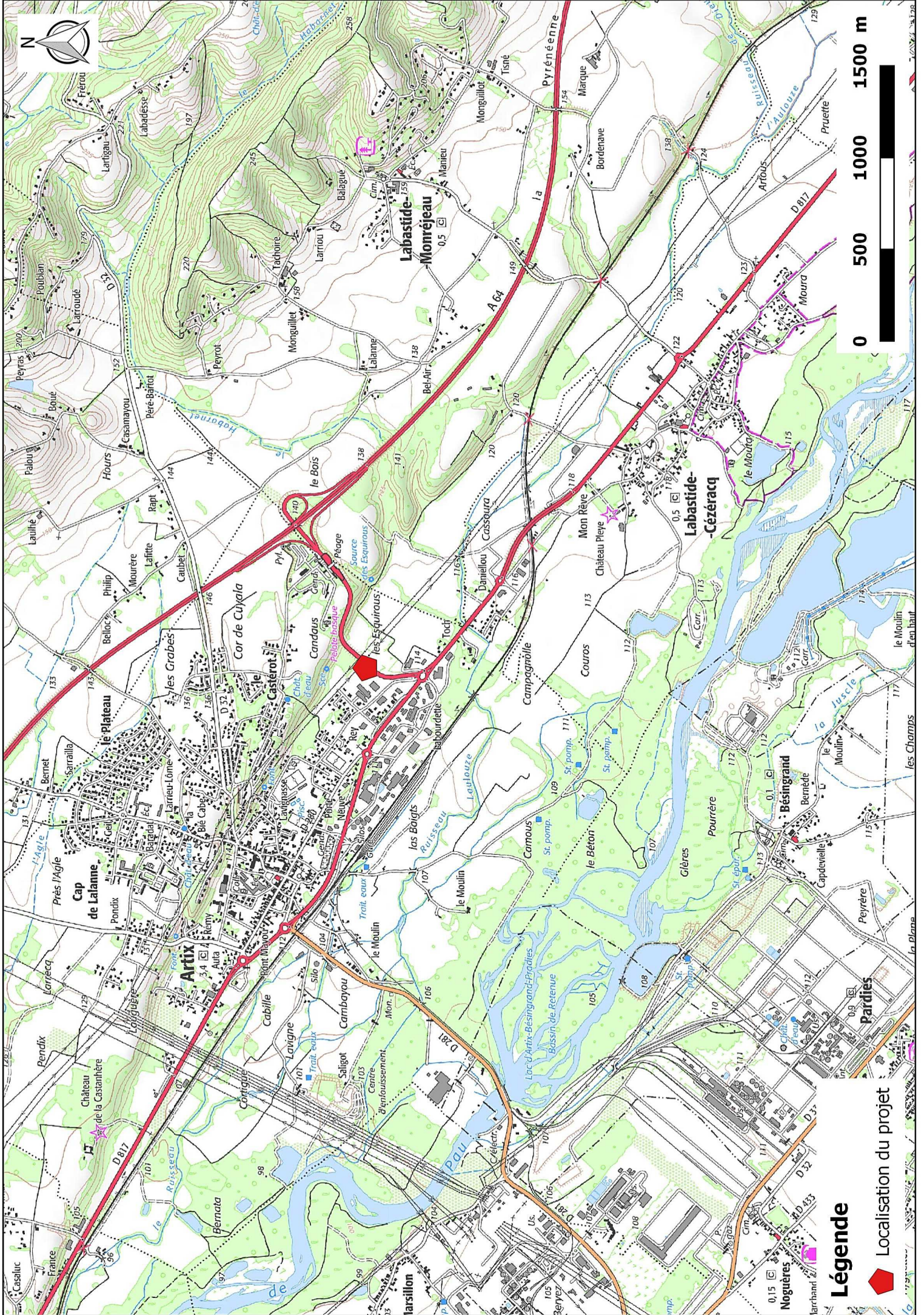
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

le,

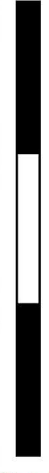
Signature


SARL PROLACQ
Capital 1000 €
Route de Jacou - Le parc Hermès
34747 VENDARGUES
RCS Montpellier 808 047 518



Légende

Localisation du projet



0 500 1000 1500 m





SUPER 

Projet de giratoire – Reportage photographique

Site d'Artix

DEMANDE DE CAS PAR CAS – ANNEXE OBLIGATOIRE

4 36 2534


ARTELIA

Projet de giratoire – Reportage photographique

Site d'Artix

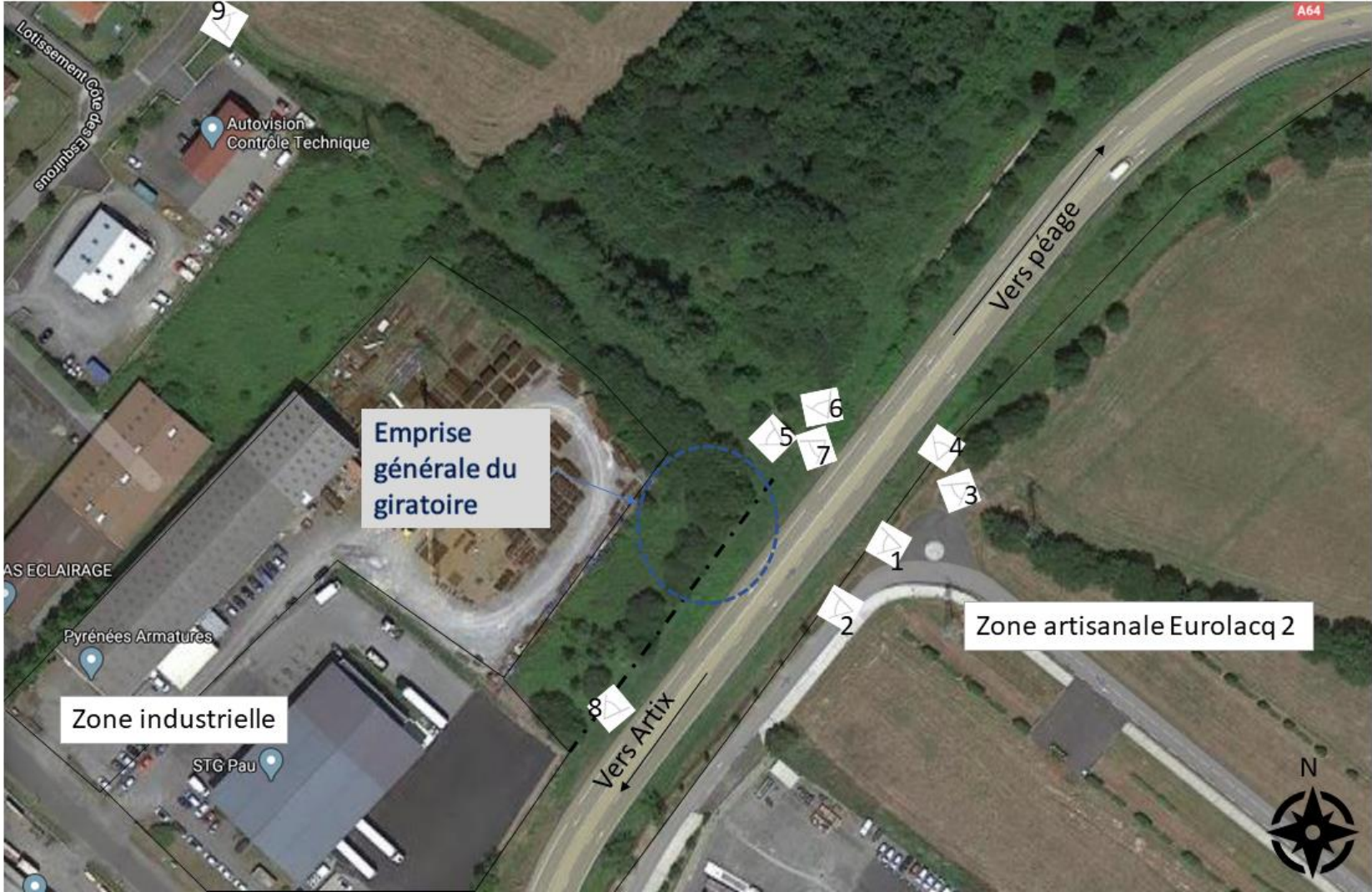
Super U

Demande de cas par cas –Annexe obligatoire

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	CONTROLÉ(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
1	Version initiale	EPA	SGY	SGY	04 mai 2020

ARTELIA – Agence de Pau
Hélioparc – 2 Avenue Angot – 64053 Pau Cedex 9 – TEL : 05 59 84 23 50

LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE



PRISES PHOTOGRAPHIQUES



1 - Secteur d'implantation à gauche, nord de l'accès à la A64



2 - Zone industrielle et secteur d'implantation à droite



3 – Vue sur le secteur d'implantation depuis la zone Eurolacq 2



4- Voie d'accès A64 depuis Eurolacq 2 vers le péage (sortie 9)



5 - Layon (servitude ligne HT et canalisation de gaz)



6 - Est du Layon (servitude ligne HT et canalisation de gaz)



7 - Secteur d'implantation du giratoire depuis le talus routier coté zone industrielle



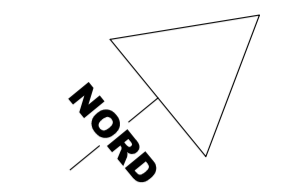
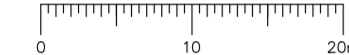
8 – Vue depuis le talus routier coté zone industrielle, vers péage Artix



9 - Vue depuis le lotissement côte des Esquirois

PROJET AMENAGEMENT - GEOMETRIE

ECHELLE : 1/500

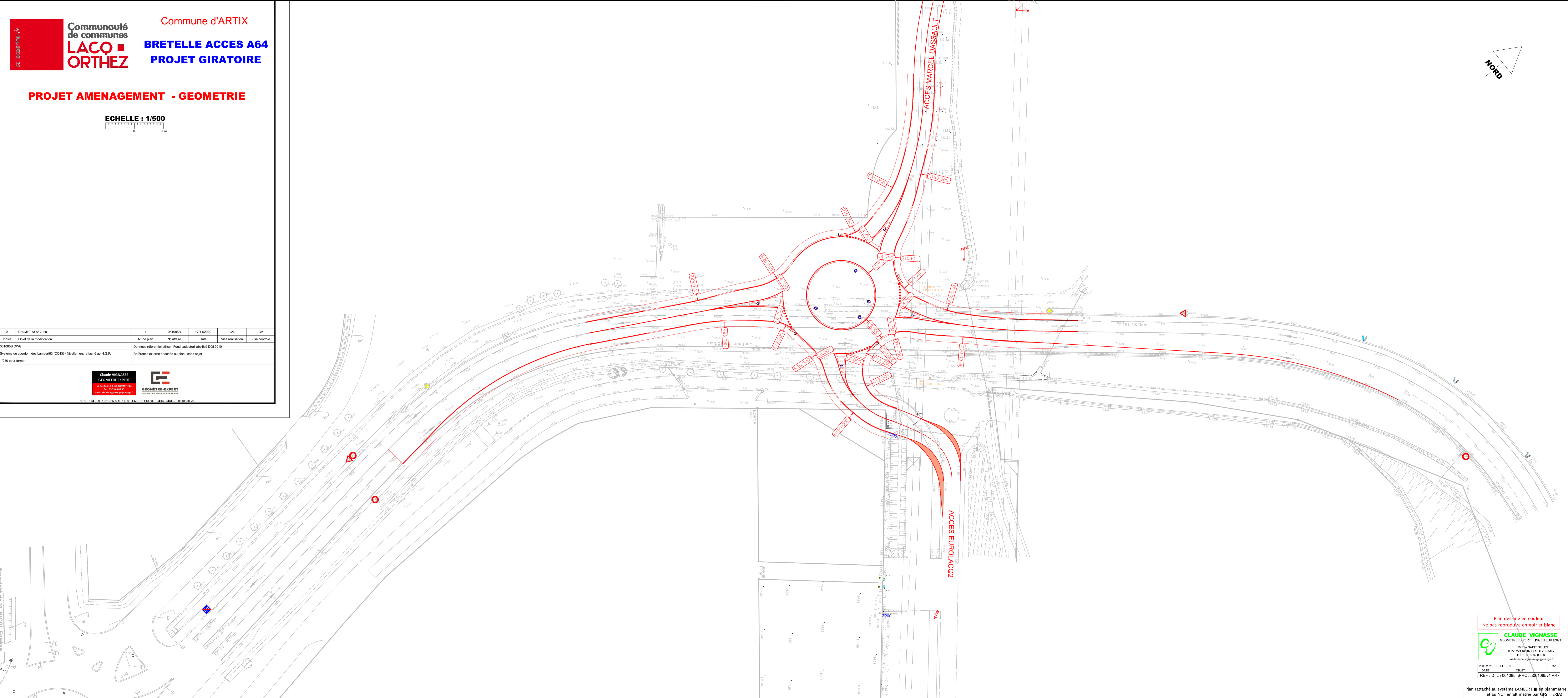


8	PROJET NOV 2020	1	061085B	17/11/2020	CV	CV
Indice	Objet de la modification	N° de plan	N° affaire	Date	Visa réalisation	Visa contrôle
061085B.DWG	Système de coordonnées Lambert93 (CC43) - Nivellement rattaché au N.G.F.	Données référentiel utilisé : Fond cadastral labellisé DGI 2010				
1/250 pour format		Référence externe attachée au plan : sans objet				

Claude VIGNASSE
GÉOMÈTRE EXPERT
50 Rue SAINT GILLES
81002 ORTHEZ
Tel : 05 69 69 00 56
Email : claude.vignasse@orange.fr

GÉOMÈTRE-EXPERT
CONSEILLER VALDREIN GARANTIE

N.REF. : DI LOT 1 061085 ARTIX SYSTEME U / PROJET GIRATOIRE - 1061085B v9

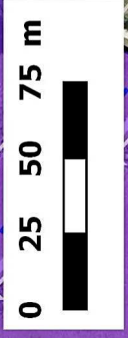


Plan dessiné en couleur
Ne pas reproduire en noir et blanc

CLAUDE VIGNASSE
GÉOMÈTRE EXPERT - INGÉNIEUR ESGT
50 Rue SAINT GILLES
81002 ORTHEZ - Cedex
Tel : 05 69 69 00 56
Email : claude.vignasse@orange.fr

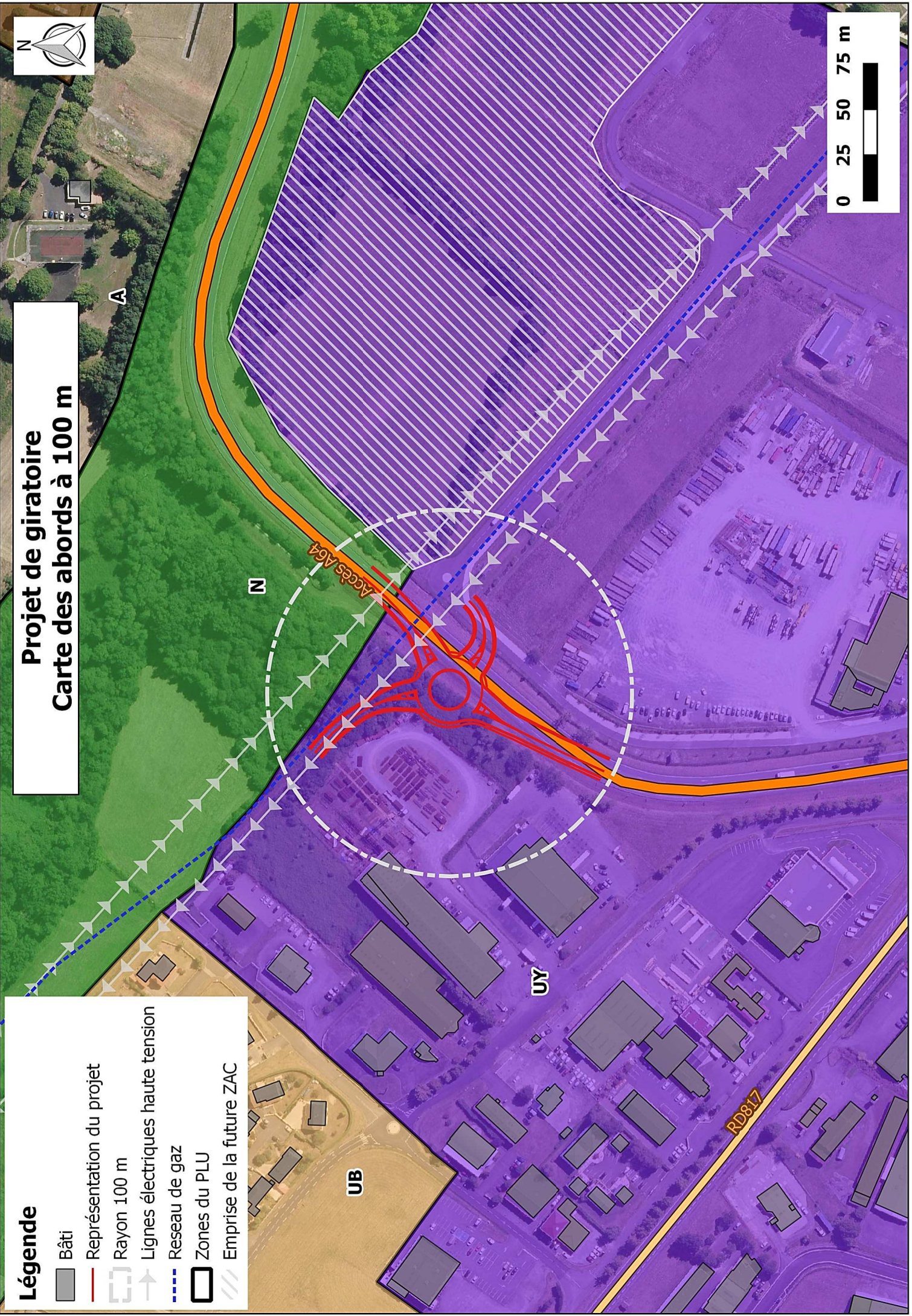
17.06.2020	PROJET N°7	OBJET	CV
DATE	PROJ.	OBJET	CV
REF : DI L 061085 / PROJ. 061085v4 PR7			

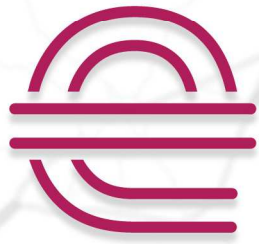
Plan rattaché au système LAMBERT III en planimétrie et au NCF en altimétrie par OPS (TERIA)



Projet de giratoire Carte des abords à 100 m

- Légende**
- Bâti
 - Représentation du projet
 - Rayon 100 m
 - Lignes électriques haute tension
 - Réseau de gaz
 - Zones du PLU
 - ▨ Emprise de la future ZAC





emtis
ÉTUDES, DÉPLACEMENTS & MOBILITÉ



PROJET DE ZONE COMMERCIALE A ARTIX - ETUDE DE TRAFIC

Rapport d'étude

Mars 2020

PROLACQ



SOMMAIRE

1	Objet du document	2
2	Rappel des objectifs - Méthodologie	3
3	Diagnostic.....	4
3.1	Le recueil de données	4
3.2	Les résultats du recueil de données.....	5
3.3	Les conditions actuelles de circulation	9
3.4	Etude de capacité du carrefour giratoire RD817 / A64	10
3.5	Evolution du trafic par rapport à 2016	11
3.6	Analyses du diagnostic de février 2020	13
4	Phase prospective	14
4.1	Le projet	14
4.2	Estimation de la génération future du projet.....	15
4.2.1	Hypothèses générales	15
4.2.2	Calcul des générations	15
4.3	Résultats des simulations de trafic.....	16
4.4	Etude de capacité du carrefour giratoire RD817 / A64	20
4.5	Etude de capacité du nouveau carrefour giratoire d'accès Eurolacq2.....	21
4.6	Analyses des voies de desserte interne et capacité des parkings.....	24
4.7	Impact global sur le réseau	24
5	Conclusions	25
	Annexes : détails des Comptages Automatiques et des Enquêtes.	26

Titre du document : **PROJET DE ZONE COMMERCIALE A ARTIX - ETUDE DE TRAFIC – Rapport d'étude**

Rédigé par : **Pierre Devos**

Vérifié par : Delphine Melot

Date d'édition : le 19 mars 2020

Contact : **06-83-87-40-51 – emtis@emtis.fr**



51 Chemin du Port de l'Homme, 33360 Latresne
33 (0) 5 56 91 36 53 / contact@emtis.fr

Siret : 422 987 750 00060

www.emtis.fr

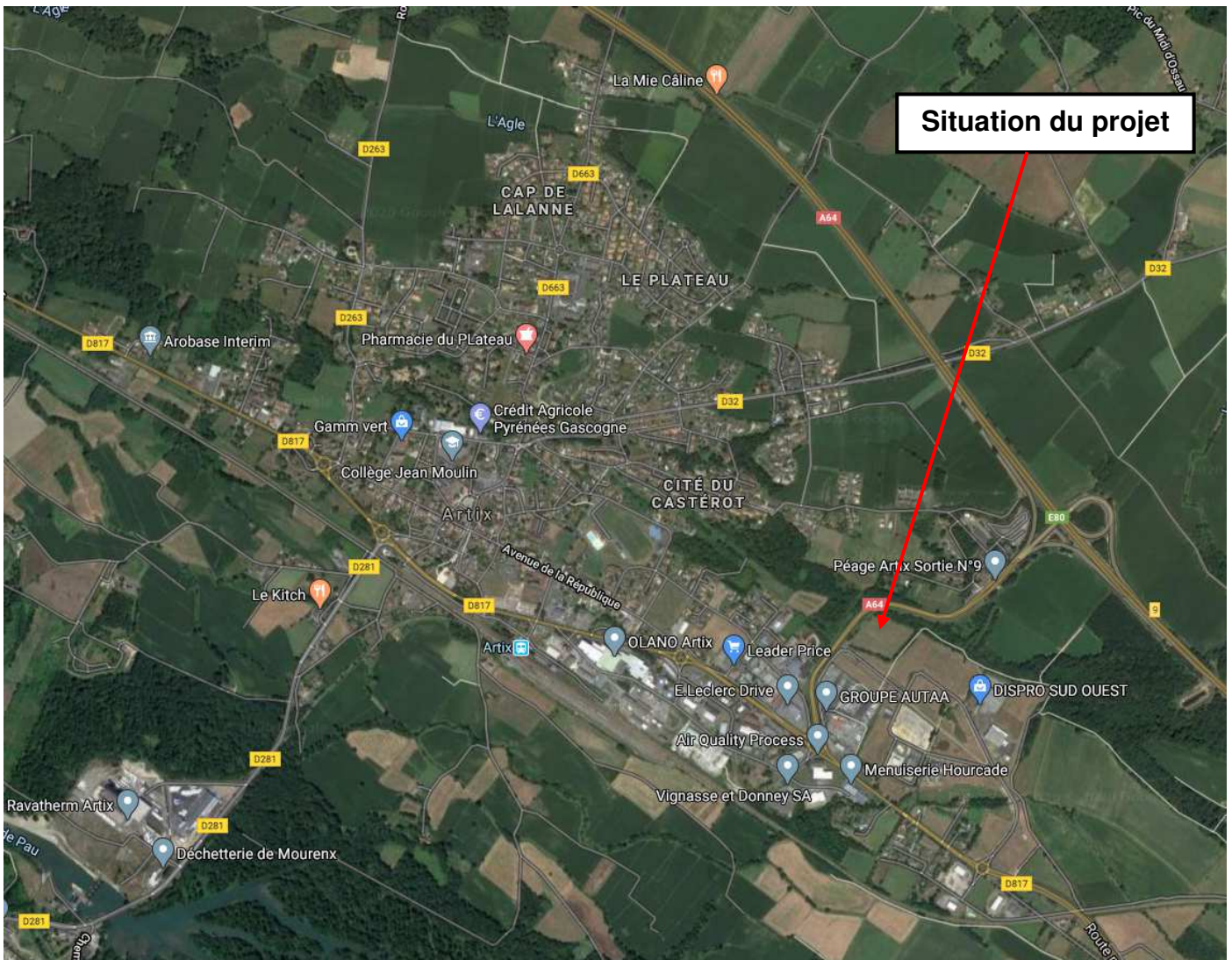
1 OBJET DU DOCUMENT

PROJET DE ZONE COMMERCIALE A ARTIX - ETUDE DE TRAFIC

Maîtrise d'Ouvrage : **PROLACQ**

La présente étude a pour objet l'évaluation de la circulation générée par le projet de zone commerciale sur la commune d'Artix.

La Maîtrise d'Ouvrage de ce dossier est assurée par PROLACQ.



2 RAPPEL DES OBJECTIFS - METHODOLOGIE

Une étude similaire a déjà été menée en 2016. Le présent rapport actualise et complète celle-ci sur 2020.

Les objectifs de l'étude qui sont assignés sont les suivants :

- Analyser le fonctionnement actuel en termes de circulation routière à proximité et sur les accès du site commercial
- Prévoir les trafics générés par le projet, analyser les impacts sur les volumes et les conditions de circulation sur le périmètre d'étude et estimer les réserves de capacité du réseau

La méthodologie qui a été adoptée est la suivante :

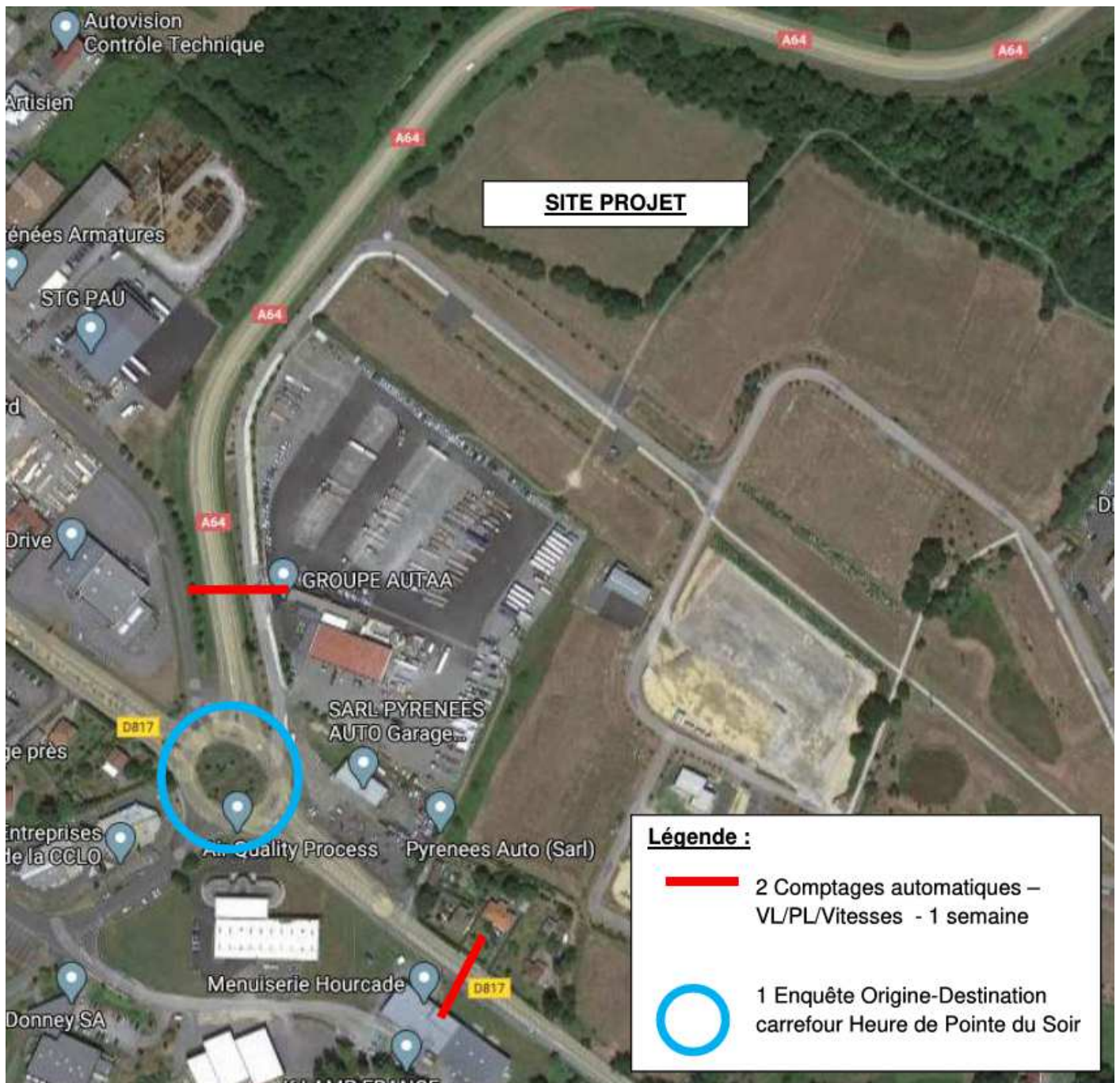
- Mise en place d'un recueil de données sur le secteur par enquêtes origines-destinations et comptages automatiques à proximité du site du projet (même dispositif qu'en 2016)
- Elaboration du diagnostic à partir des données recueillies (et comparaison avec 2016)
- Estimation d'hypothèses de générations de trafic du futur projet (surface de vente, fréquentation attendue ...)
- Projections de trafic sur le périmètre à l'échéance de l'ouverture du site à partir des hypothèses de développement attendues
- Etude de capacité et impact du projet sur les voies et carrefour d'accès – étude spécifique du futur giratoire sur la branche d'accès à l'A64

3 DIAGNOSTIC

3.1 Le recueil de données

Il s'est appuyé sur des comptages automatiques en section à proximité du projet et sur un relevé des mouvements directionnels le soir sur le carrefour giratoire de la RD817 / A64 / Avenue de l'Aulouze.

Le dispositif mis en place est le même qu'en 2016, il est figuré sur la carte qui suit.



Les comptages automatiques ont eu lieu sur une période de 1 semaine avec relevés horaires par sens de circulation du mercredi 19 au mardi 25 février 2020.

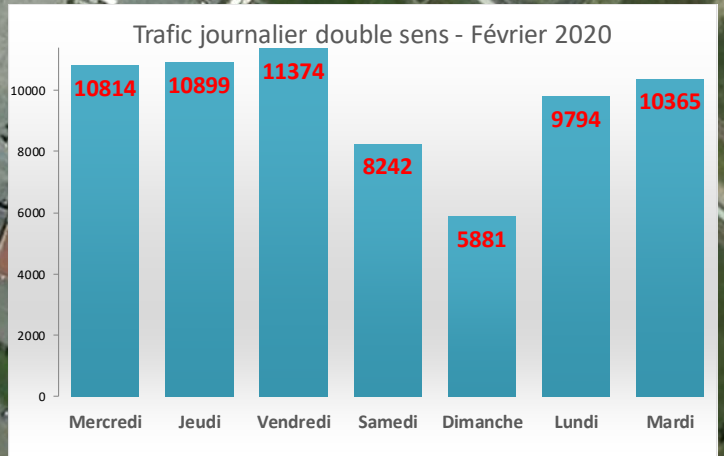
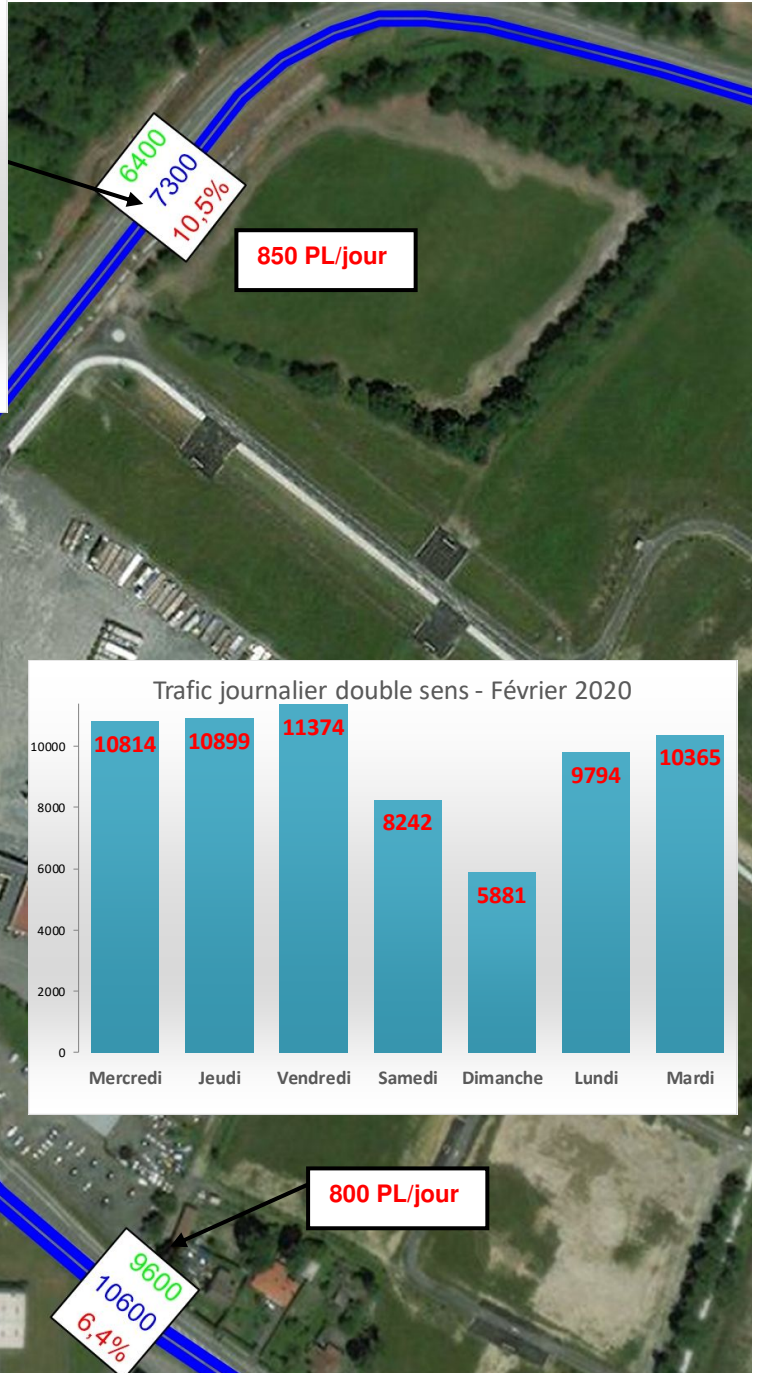
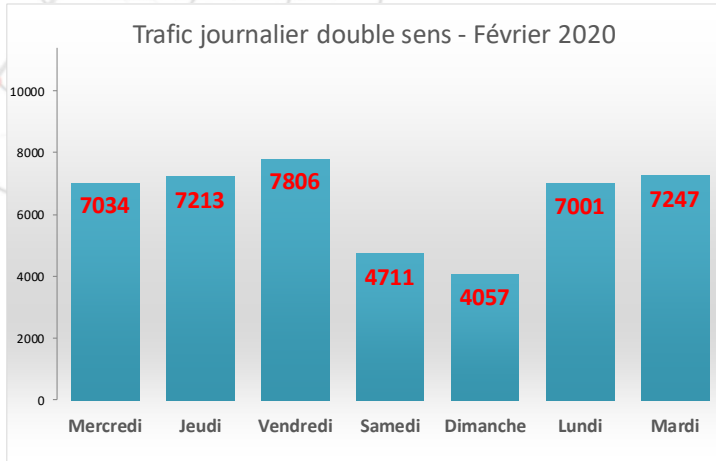
Ils permettent de fournir les trafics heure par heure, par sens de circulation et en distinguant VL et PL.

Les relevés des flux directionnels aux carrefours se sont déroulés le jeudi 20 février 2020 entre 17h et 18h.

3.2 Les résultats du recueil de données

A partir des données recueillies sur le terrain, les analyses de la situation actuelle de février 2020 sont proposées sur les pages qui suivent. Elles portent sur :

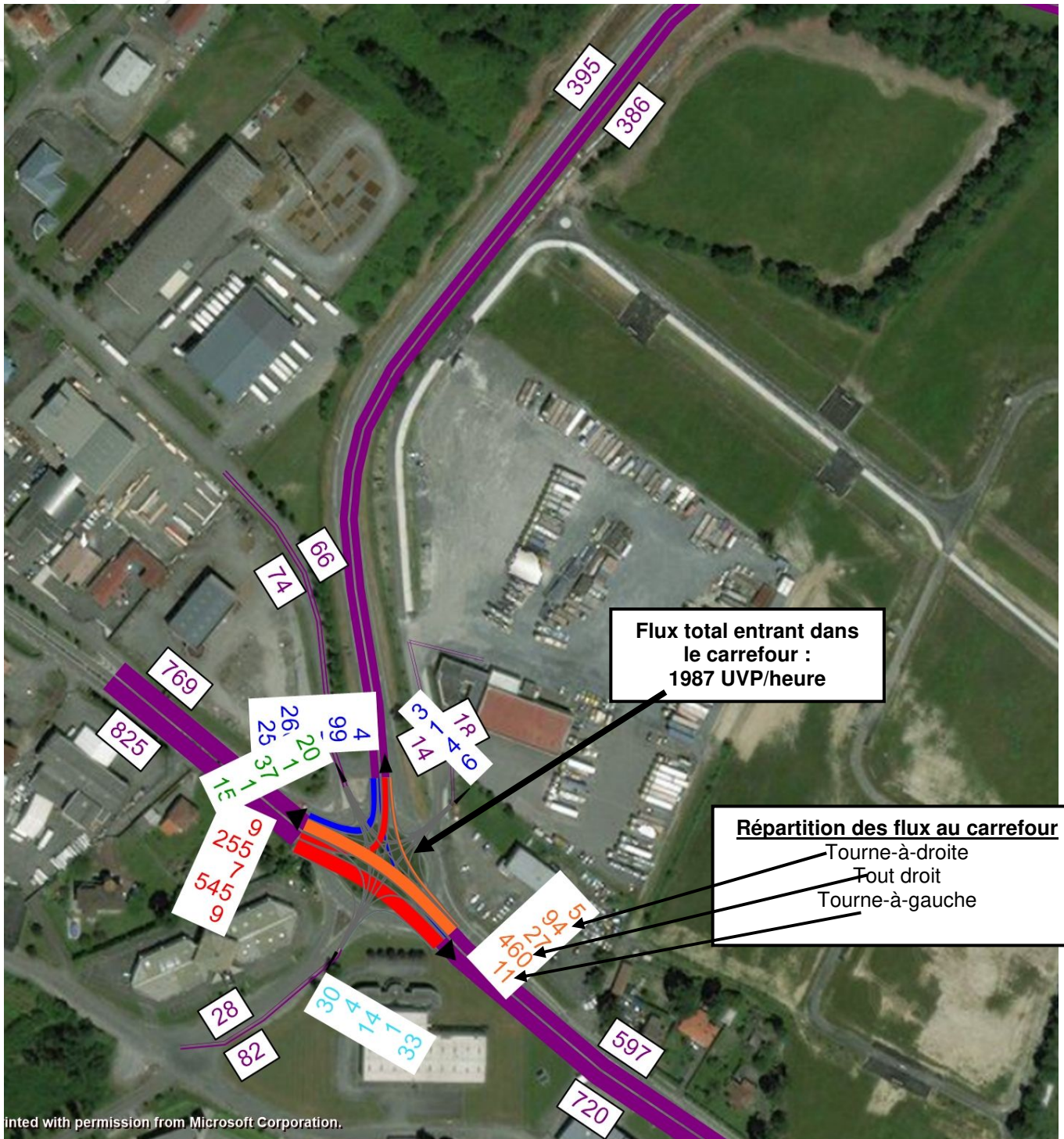
- Les comptages TMJ (Trafic Moyen Journalier) double sens sur les points de comptages automatiques avec la variation des trafics journaliers sur la semaine de recueil
- Les volumes et comptages HPS (Heure de Pointe du Soir) par sens de circulation sur les points de comptages et d'enquête. Les résultats horaires sont exprimés en **Unité de Voitures Particulières (UVP)**
- La variation horaire des trafics sur les postes de comptage



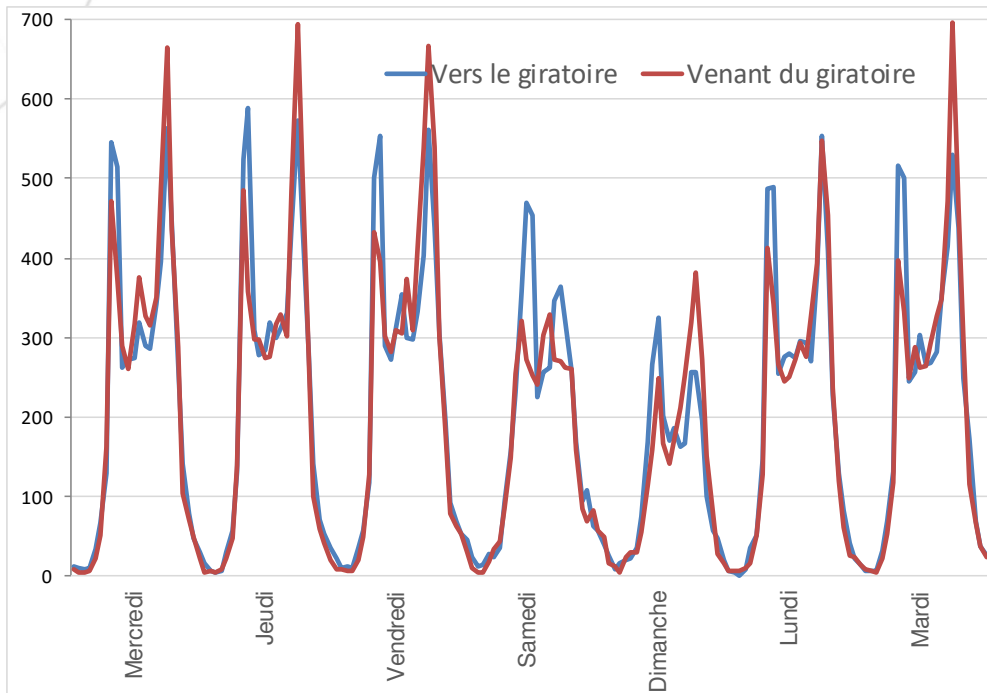
TMJ (Trafic Moyen Journalier) – Février 2020

Légende :

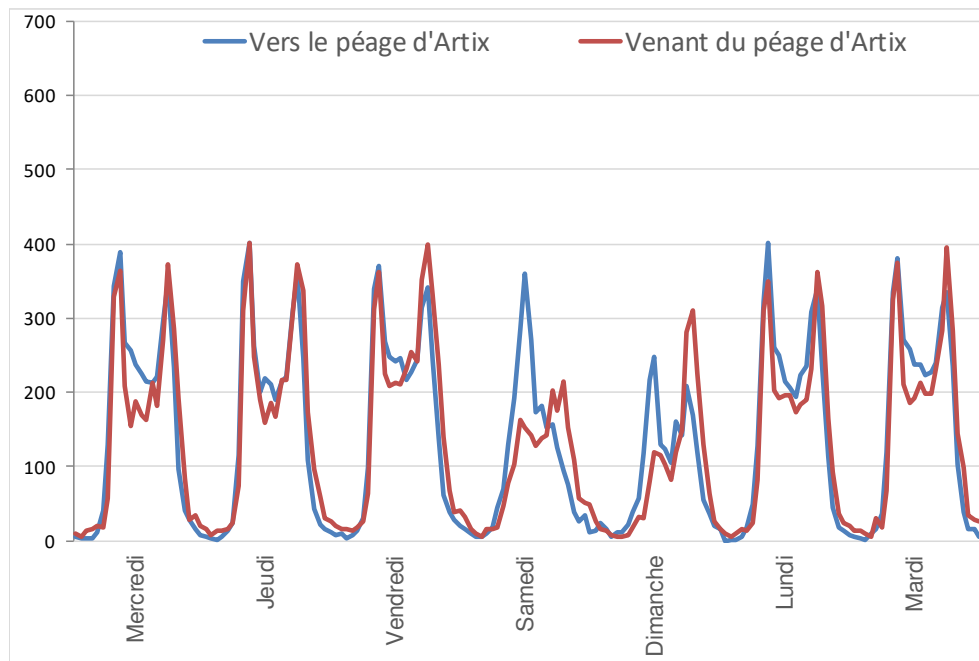
- 9600 : Trafic Moyen Journalier annuel (Moyenne des 7 jours)
- 10600 : Trafic Moyen Jour Ouvré (Moyenne des 5 jours)
- 6,4% : Pourcentage Poids Lourds



Trafic Heure de Pointe du Soir (UVP - Unité de Véhicules Particuliers) – Février 2020



Variations horaires des flux sur la RD817



Variations horaires des flux sur l'accès à l'autoroute A64

3.3 Les conditions actuelles de circulation

Lors du recueil de données sur le terrain, des relevés sur les conditions d'écoulement ont pu être effectués.

Ces relevés n'ont fait état d'aucun dysfonctionnement sur les voies à proximité immédiate du projet et sur les carrefours étudiés.

Nos constats sur le terrain sont d'ailleurs corroborés ci-dessous par la carte des indicateurs moyens de fluidité fournis par Google Trafic pour laquelle la totalité des sections apparaît en vert synonyme d'une excellente fluidité du trafic.



Fluidité du trafic selon les indicateurs GOOGLE TRAFIC - Moyenne Mardi 17h30

On peut constater que les tendances retranscrites sont conformes à nos observations, à savoir aucun problème d'écoulement sur le périmètre d'étude.

On estime alors que des réserves de capacité sont existantes en situation actuelle et suffisantes sur le réseau de voirie et les carrefours.

Les vérifications de capacités sont proposées dans le chapitre qui suit.

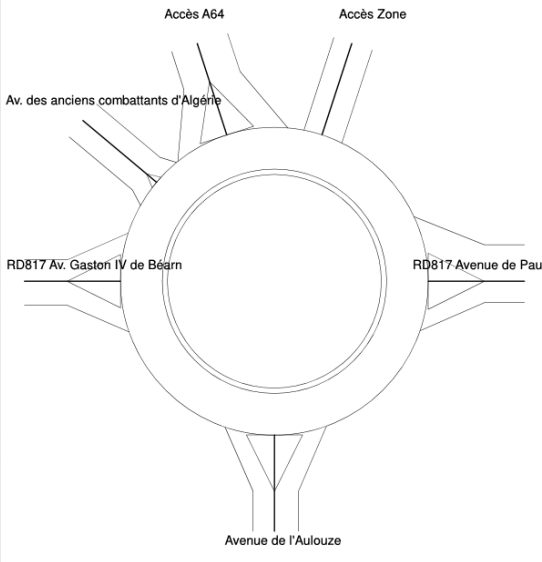
3.4 Etude de capacité du carrefour giratoire RD817 / A64

L'exercice qui a été mené, a consisté à étudier les réserves de capacité du carrefour giratoire du périmètre d'étude cité ci-dessus.

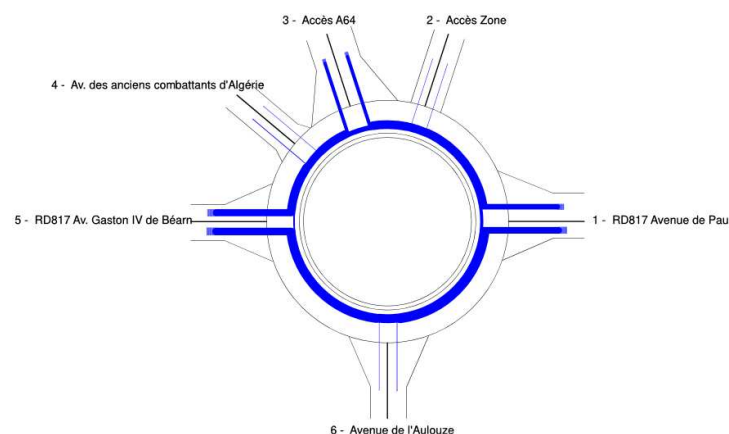
Il s'agit également de vérifier que les résultats des calculs fournissent les tendances s'approchant des observations constatées sur le terrain.

Ces calculs de réserves de capacité ont été réalisés sous le logiciel Girabase. Les résultats sont proposés ci-après.

Configuration géométrique et trafics HPS (UVP)

Nom du Carrefour :	RD817-A64						
Localisation :	Artix						
Environnement :	Péri Urbain						
Variante :							
Date :	18/03/2020						
Anneau							
Rayon de l'îlot infranchissable :	20.00 m						
Largeur de la bande franchissable :	1.00 m						
Largeur de l'anneau :	7.80 m						
Rayon extérieur du giratoire :	28.80 m						
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	
RD817 Avenue de Pau	0			6.80	10.50	4.00	
Accès Zone	72			3.50	0.00	4.00	
Accès A64	108		OUI	5.00	10.50	6.00	
Av. des anciens combattants d'Algérie	140			4.00	2.50	4.00	
RD817 Av. Gaston IV de Béarn	180			4.50	10.00	4.00	
Avenue de l'Aulouze	270			4.50	10.50	4.00	

	1	2	3	4	5	6	Total Entrant
1	0	5	94	27	460	11	597
2	6	0	3	1	4	0	14
3	99	4	0	25	260	7	395
4	37	1	20	0	15	1	74
5	545	7	255	9	0	9	825
6	33	1	14	4	30	0	82
Total Sortant	720	18	386	66	769	28	1987



Calculs des réserves de capacité

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD817 Avenue de Pau	1498	72%	0vh	2vh	0s	0.0h
Accès Zone	755	98%	0vh	2vh	3s	0.0h
Accès A64	938	72%	0vh	2vh	1s	0.1h
Av. des anciens combattants d'Algérie	757	91%	0vh	2vh	3s	0.1h
RD817 Av. Gaston IV de Béarn	935	53%	0vh	3vh	1s	0.2h
Avenue de l'Aulouze	826	91%	0vh	2vh	2s	0.1h

Analyses :

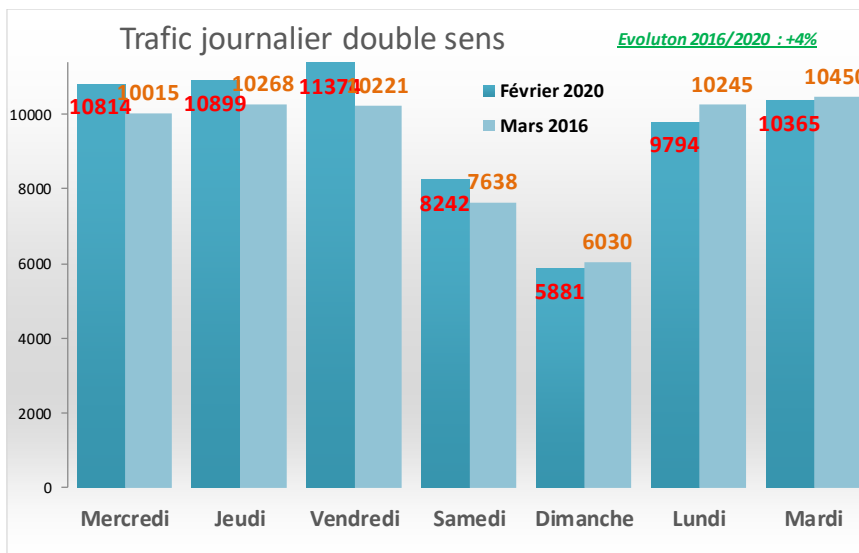
On constate que les résultats sont conformes aux relevés effectués sur le terrain puisque les longueurs moyennes de stockage sont toutes nulles.

Les réserves de capacités sont toutes supérieures à 53%, synonyme de très bonnes réserves de capacité.

3.5 Evolution du trafic par rapport à 2016

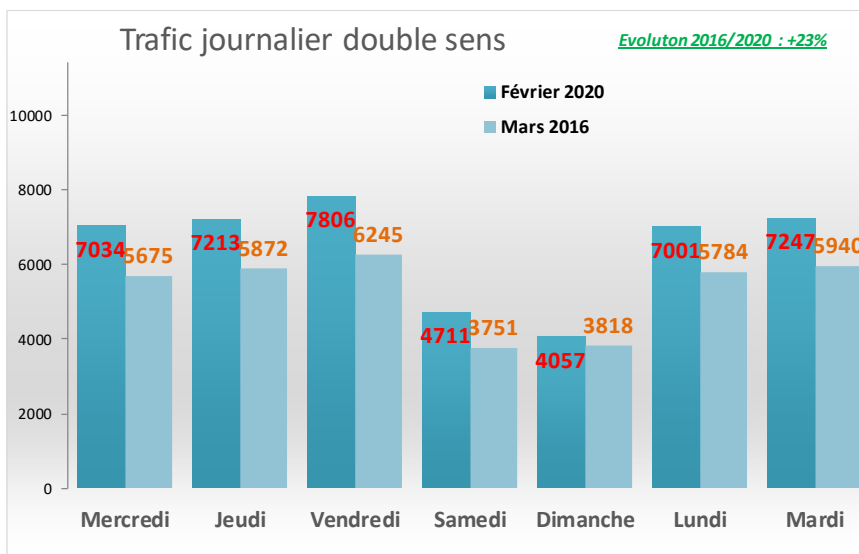
Ce chapitre est consacré à l'analyse de l'évolution du trafic entre 2016 et 2020.

Les 2 graphiques suivants montrent les évolutions jour par jour du trafic journalier double sens.



Le trafic n'a quasiment pas évolué en 4 ans : +4%, soit +1%/an en moyenne.

RD817

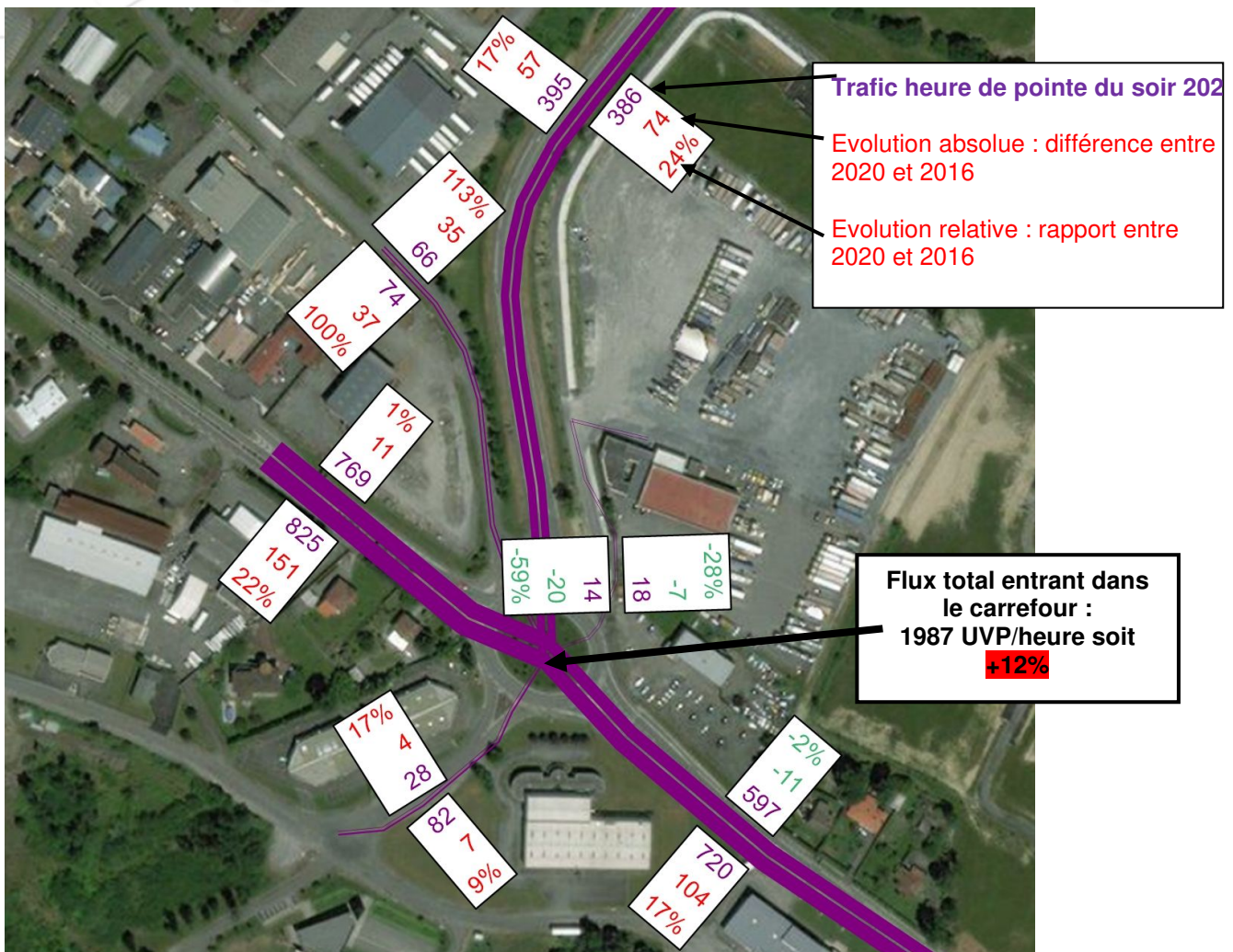


Le trafic a évolué en 4 ans de +23%, soit +6%/an en moyenne.

Cette augmentation est significative et traduit probablement des échanges plus importants entre l'autoroute A64 et le centre d'Artix.

Accès A64

L'évolution du trafic horaire est traduite sur la carte suivante :



On constate une évolution à la hausse du trafic horaire pour la quasi-totalité des tronçons/branches du carrefour giratoire.

L'augmentation globale de +12% du trafic total entrant dans le giratoire fournit un bon indicateur, environ +3%/an d'évolution sur le trafic heure de pointe du soir.

Contrairement au trafic journalier pour lequel l'évolution n'était que de +4%, la branche RD817 connaît une augmentation importante dans le sens sortant le soir.

On conclut à une augmentation globale du trafic non négligeable de l'ordre de 10% à 20%.

3.6 Analyses du diagnostic de février 2020

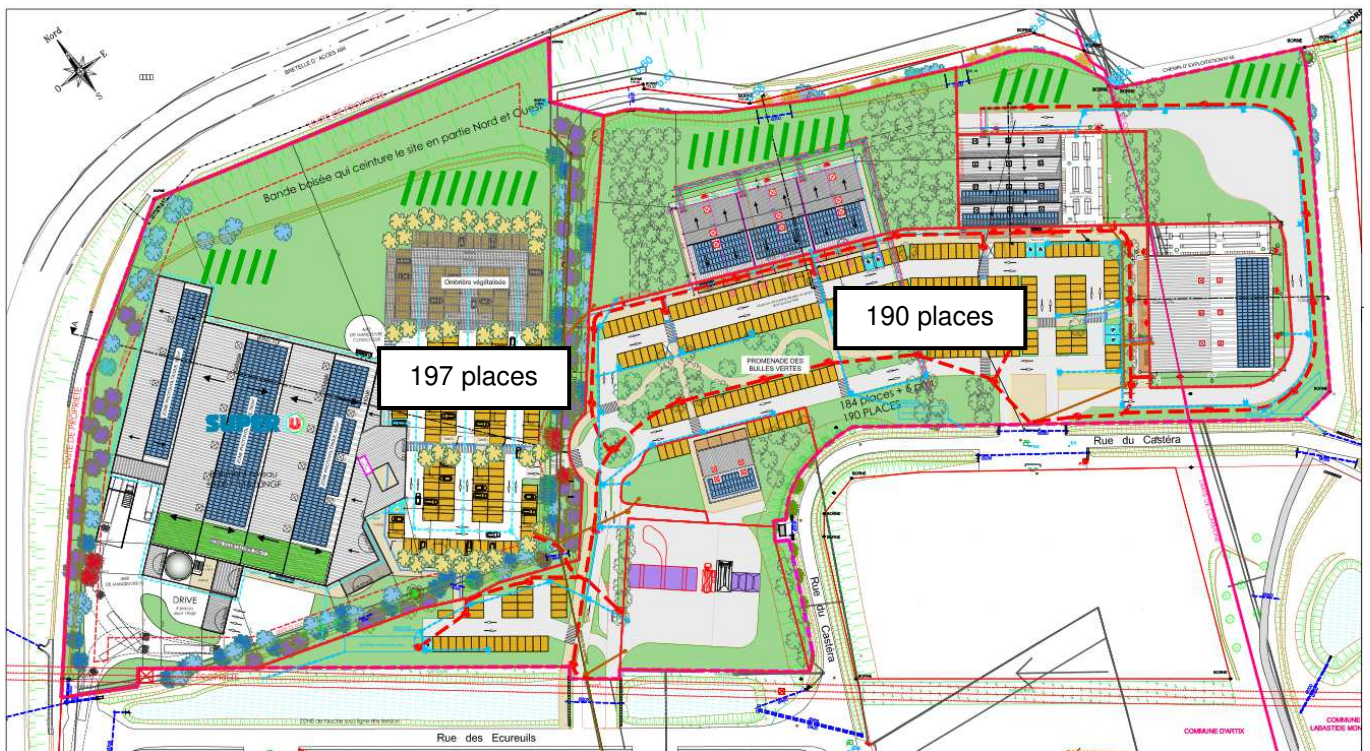
- La carte des Trafics Moyens Jours Ouverts met en évidence un trafic moyen de 10600 véhicules/jour (double sens) dont 6,4% de PL sur la RD817 avec un maximum le vendredi de 11370 véhicules/jour. La branche d'accès à l'A64 supporte 7300 véhicules/jour dont 10,5% de PL, avec une pointe le vendredi à 7810 véhicules/jour en double sens.
- Les variations journalières sont classiques, le vendredi étant le plus chargé et le dimanche est le moins fréquenté. La zone étudiée supporte des flux à vocation commerciale et des flux pendulaires Domicile-Travail.
- Les volumes sont relativement moyens, le gabarit des voies peut absorber le trafic y compris en périodes de forte affluence.
- En Heure de Pointe du soir, la RD817 connaît un flux compris entre 600 et 820 véhicules/heure/sens en fonction des sections, l'accès à l'A64 supporte environ 390-400 véhicules/heure par sens.
- Les variations horaires relevées par le comptage automatique mettent bien en évidence les pics horaires systématiques du matin et du soir correspondant aux mouvements pendulaires Domicile-Travail, le soir étant plus marqué sur la RD817.
- Les mouvements directionnels enquêtés le soir font état d'un total de 1987 UVP/heure entrant dans le giratoire de la RD817, avec comme mouvement principal le tout droit sur la RD817 (51% du trafic total entrant dans le giratoire).
- L'évolution du trafic entre 2016 et 2020 est sensiblement marquée, elle est estimée à environ +20% de façon globale.
- Au final, en situation actuelle, les trafics relevés traduisent une situation plutôt moyenne en termes de volume de trafic. Les relevés sur les conditions de circulation n'ont fait état d'aucun dysfonctionnement et les calculs de réserve de capacité montrent que les réserves sont existantes.

4 PHASE PROSPECTIVE

4.1 Le projet

Le projet concerne l'implantation d'une zone commerciale avec un magasin Super U d'une surface de vente de 3200 m², d'une station-service et de plusieurs Moyennes Surfaces d'environ 4000 m² de Surface de Vente totale.

Le plan du projet est présenté ci-dessous.



Les accès se font en entrée par un nouveau carrefour giratoire sur la voie d'accès de l'A64 :



4.2 Estimation de la génération future du projet

4.2.1 Hypothèses générales

L'étude d'impact du projet de création d'une zone commerciale a été considérée à trafic actuel constant.

En effet compte tenu de l'horizon proche de mise en service du projet et des tendances actuelles à une relative stagnation des évolutions annuelles du trafic sur le réseau national, on peut estimer que le trafic actuel n'évoluera quasiment pas à l'ouverture du projet.

Cela permet également de juger directement de l'impact du projet par rapport à la situation actuelle.

4.2.2 Calcul des générations

Les générations de trafic sont estimées à partir des éléments et hypothèses figurant dans le tableau suivant :

Taux occ. des véhicules :	1.05
Part modale VP :	95%
Taux HPS/Jour clients :	12% (<i>ratio moyen classique</i>)
Supermarché :	3200 m ²
Fréquentation attendue :	500 000 clients/année 1 600 clients/jour
<u>Trafic généré par le Super U</u>	1448 véhicules/jour (1 sens) 174 véhicules/HPS (1 sens)
<u>Autres Moyennes surfaces</u>	4000 m ² environ (Equipement de la Maison)
Fréquentation attendue :	800 clients/jour
Foisonnement avec le centre commercial :	30%
Trafic sans foisonnement :	507 véhicules/jour 61 véhicules/HPS
<u>Station-service</u>	
Fréquentation attendue :	500 véhicules/jour
Foisonnement avec le centre commercial :	50%
Trafic sans foisonnement :	250 véhicules/jour 30 véhicules/HPS
<u>Livraisons :</u>	8 véhicules/jour
<u>Employés :</u>	70 véhicules/jour
Trafic Total généré (1 sens) :	2282 véhicules/jour 265 véhicules/HPS

Ce sont donc **2282 véhicules/jour** et **265** en heure de pointe du soir (en entrée et en sortie) qui accéderont au site commercial.

Afin de déterminer précisément les flux dans le carrefour giratoire de la RD817 et le nouveau giratoire sur l'accès A64, la répartition géographique des trafics qui a été retenue est la suivante :

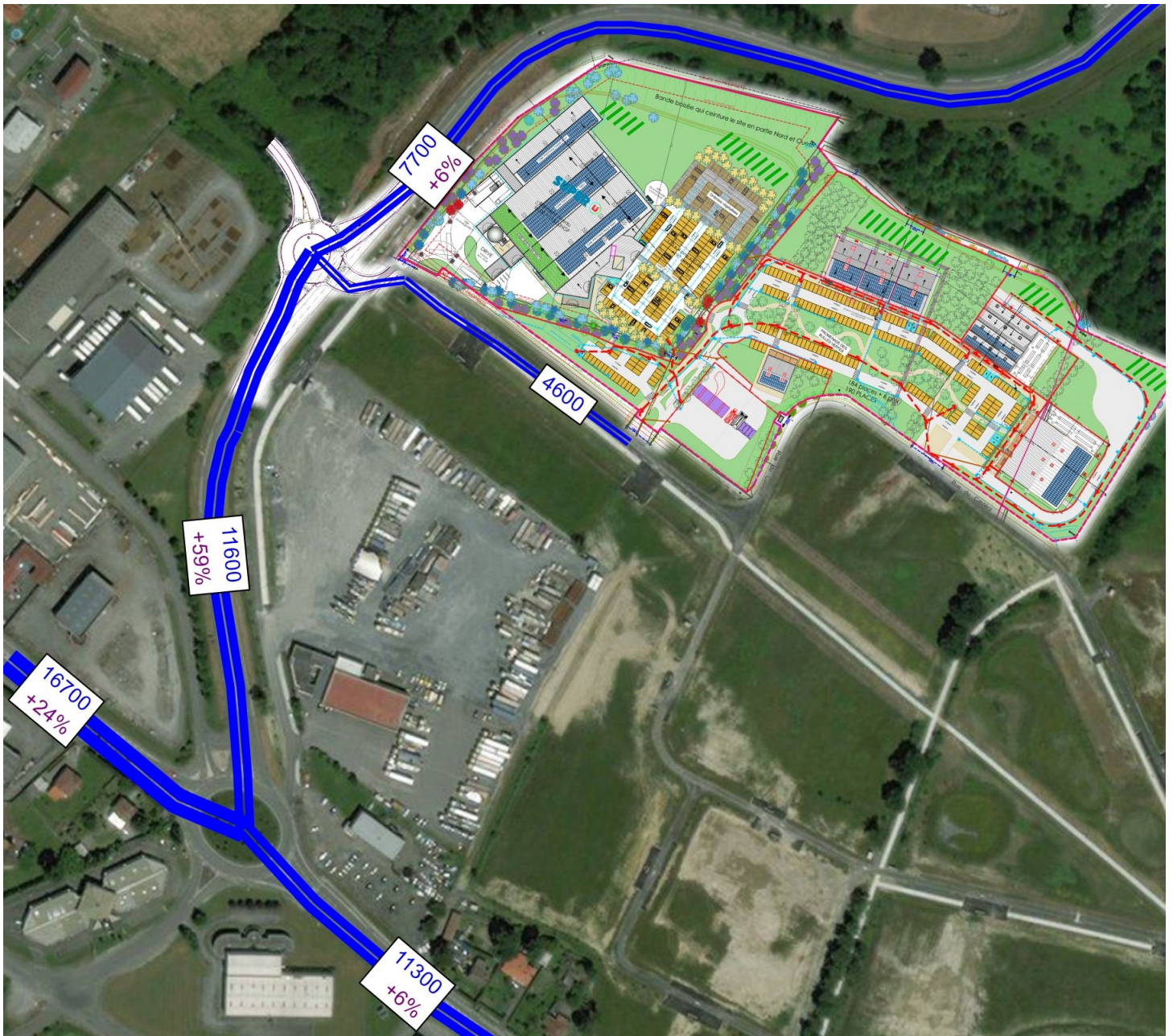
A64 :	10%
RD817 Artix :	70%
RD817 vers Pau :	15%
Autres branches giratoire (aulouze et Anciens Combattants d'Algérie) :	5%

C'est à partir de ces chiffres de génération que sont calculées les simulations de trafic et les réserves de capacité du réseau.

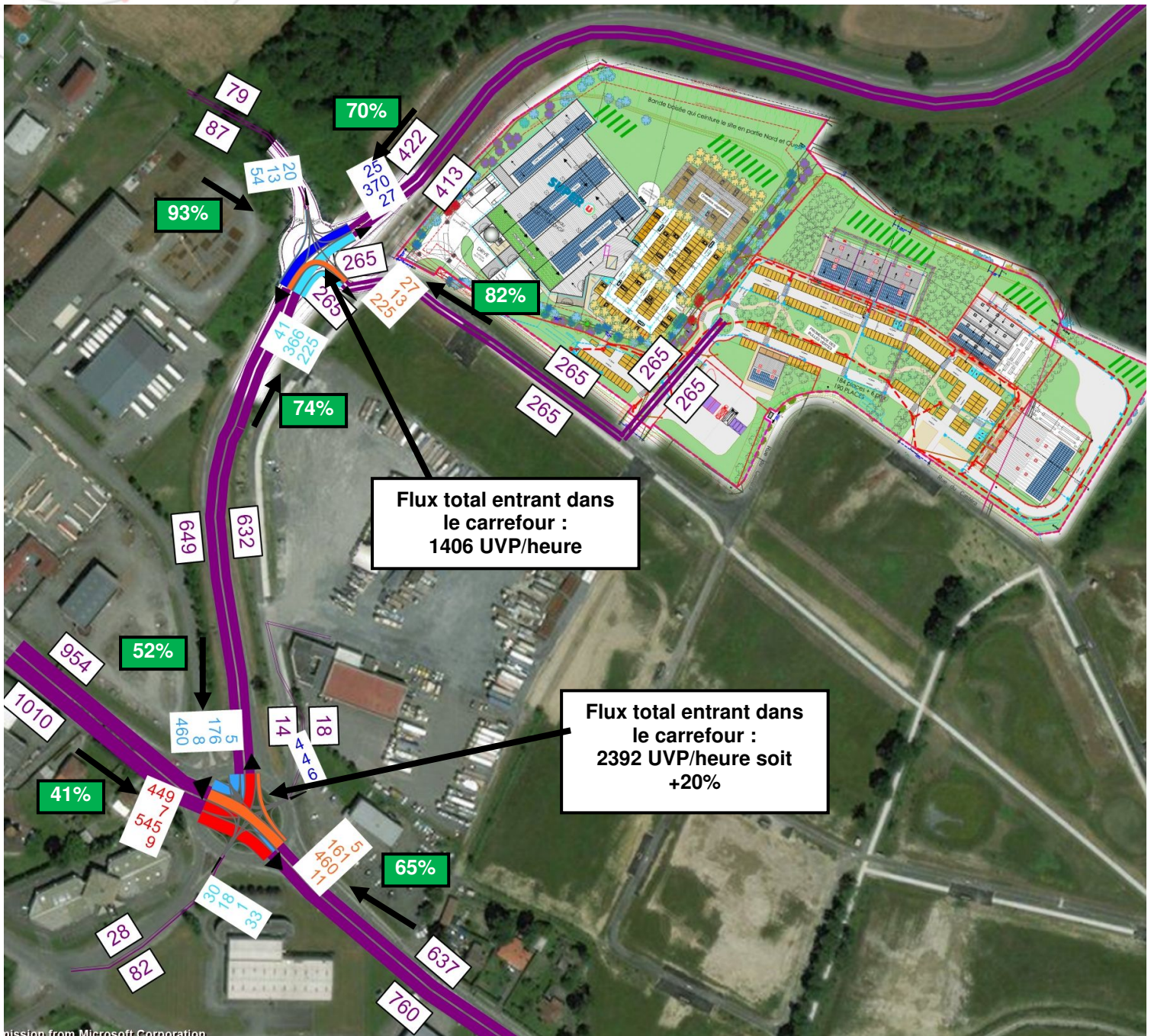
4.3 Résultats des simulations de trafic

Les résultats finaux des simulations de trafic sont présentés sous forme de :

- Carte du Trafic Moyen Journalier estimé avec croissance par rapport à la situation actuelle au droit de l'accès du projet
- Carte des flux HPS (soir moyen de l'année) sur tout le périmètre avec réserve de capacité des branches du carrefour giratoire (selon les calculs Girabase du CEREMA).



TMJO (Trafic Moyen Jour Ouvrable) situation projet / % évolution par rapport à la situation actuelle



mission from Microsoft Corporation.

**Trafic Heure de Pointe du Soir (UVP) et répartition des flux au carrefour
Situation projet**

65% : Réserves de capacité en entrée des carrefours en heure de pointe du soir (voir détails des calculs Girabase ci-après)

Analyses

Les résultats estimés font apparaître des évolutions de trafic sur la RD817 comprises entre +6% (côté Pau) et +24% (côté Artix) par rapport à la situation actuelle.

Elle est de +6% sur l'accès A64 au nord du nouveau giratoire et +59% entre les 2 giratoires.

Cette évolution marquée est normale compte tenu du fait que la plupart des trafics accédant à la future zone commerciale va emprunter ce barreau.

Les volumes journaliers estimés varient de 7700 véhicules/jour à 16700 véhicules/jour sur le réseau principal.

A l'heure de pointe du soir, l'impact du projet commercial sur les flux en valeur absolue reste contenu : le trafic atteint 2392 UVP/heure entrant dans le carrefour giratoire RD817/A64 soit une évolution de +20% par rapport à la situation actuelle.

Le nouveau giratoire d'accès à la zone Eurolacq2 supportera 1406 UVP/heure.

Au vu des chiffres en valeur absolue et selon notre expérience, les flux seront écoulés par le réseau sans dysfonctionnements récurrents.

Il reste à analyser les résultats en termes de capacité des carrefours giratoires selon les prescriptions du CEREMA.

4.4 Etude de capacité du carrefour giratoire RD817 / A64

Sur la base des volumes de trafics relevés et des estimations des impacts du projet à l'heure de pointe du soir, les estimations des réserves de capacité sont calculées sous le logiciel Girabase.

Les calculs portent sur l'horizon de mise en service du projet et sur l'horizon à +20 ans après mise en service.

Le taux de croissance du trafic retenu est de 1% annuel sur ces 20 ans.

Les hypothèses de flux et résultats des calculs de réserves de capacités sont proposés ci-après.

Matrice des flux Origines-Destinations

Les trafics estimés dans le giratoire sont les suivants :

Flux exprimé en UVP (Unité de Voitures Particulières) Heure de Pointe du Soir - Situation projet	RD817 Avenue de Pau	Accès zone commerciale	Accès A64	Avenue des Anciens Combattants d'Algérie	RD817 Avenue Gaston IV de Béarn	Avenue de l'Aulouze	TOTAL
RD817 Avenue de Pau	0	5	161	0	460	11	637
Accès zone commerciale	6	0	4	0	4	0	14
Accès A64	176	5	0	0	460	8	649
Avenue des Anciens Combattants d'Algérie	0	0	0	0	0	0	0
RD817 Avenue Gaston IV de Béarn	545	7	449	0	0	9	1010
Avenue de l'Aulouze	33	1	18	0	30	0	82
TOTAL	760	18	632	0	954	28	2392

Situation projet

Flux exprimé en UVP (Unité de Voitures Particulières) Heure de Pointe du Soir - Situation projet + 20 ans	RD817 Avenue de Pau	Accès zone commerciale	Accès A64	Avenue des Anciens Combattants d'Algérie	RD817 Avenue Gaston IV de Béarn	Avenue de l'Aulouze	TOTAL
RD817 Avenue de Pau	0	6	193	0	552	13	764
Accès zone commerciale	7	0	5	0	5	0	17
Accès A64	211	6	0	0	552	10	779
Avenue des Anciens Combattants d'Algérie	0	0	0	0	0	0	0
RD817 Avenue Gaston IV de Béarn	654	8	539	0	0	11	1212
Avenue de l'Aulouze	40	1	22	0	36	0	98
TOTAL	912	22	758	0	1145	34	2870

Situation projet à +20 ans

Calculs des réserves de capacité

Situation Mise en service du projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD817 Avenue de Pau	1161	65%	0vh	2vh	0s	0.1h
Accès Zone	618	98%	0vh	2vh	4s	0.0h
Accès A64	694	52%	0vh	3vh	2s	0.3h
Av. des anciens combattants d'Algérie	660	100%	0vh	2vh	0s	0.0h
RD817 Av. Gaston IV de Béarn	713	41%	0vh	3vh	1s	0.4h
Avenue de l'Aulouze	686	89%	0vh	2vh	3s	0.1h

Situation à +20 ans après mise en service

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD817 Avenue de Pau	864	53%	0vh	3vh	1s	0.2h
Accès Zone	499	97%	0vh	2vh	5s	0.0h
Accès A64	427	35%	1vh	4vh	4s	0.8h
Av. des anciens combattants d'Algérie	532	100%	0vh	2vh	0s	0.0h
RD817 Av. Gaston IV de Béarn	441	27%	1vh	5vh	3s	0.9h
Avenue de l'Aulouze	527	84%	0vh	2vh	4s	0.1h

Analyses :

On constate que les résultats en termes de longueur moyenne de stockage sont toutes nulles ou égales à 1 en situation projet et à +20 ans après mise en service.

En situation projet et même à +20 ans après mise en service, les réserves de capacité sont plus que suffisantes car toutes supérieures à 27% (le seuil limite pour lequel Girabase considère qu'il risque d'y avoir potentiellement des problèmes d'écoulement est de 15%).

Aucun problème d'écoulement n'est à prévoir.

4.5 Etude de capacité du nouveau carrefour giratoire d'accès Eurolacq2

Sur la base des volumes de trafics projetés, les calculs de réserve de capacité ont été menés sur le nouveau carrefour giratoire d'accès à la zone Eurolacq2.

Nous avons également estimé les tendances futures à + 20 ans afin de juger de l'impact des croissances de trafic sur un horizon à + 20 ans après mise en service du projet.

L'hypothèse retenue pour l'horizon + 20 ans est une croissance globale des trafics de +1% par an.

Les calculs conduisent aux hypothèses et résultats qui suivent.

Configuration géométrique et trafics HPS (UVP)

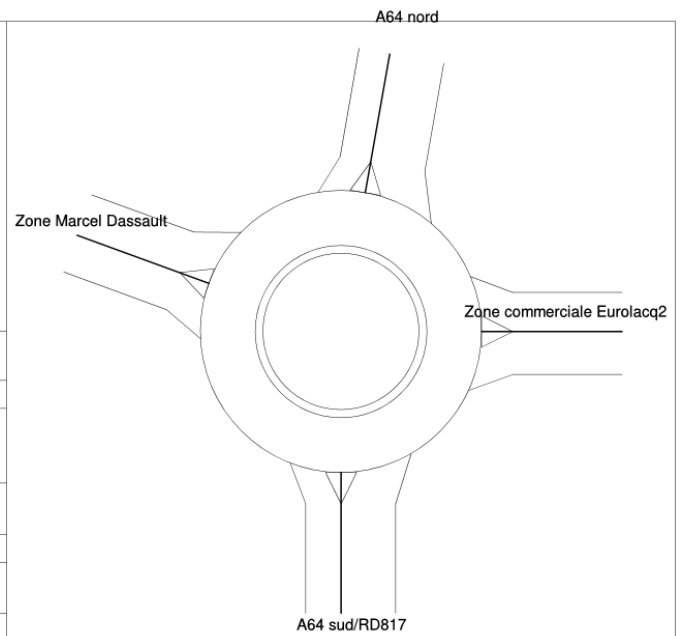
Nom du Carrefour : Nouveau giratoire Eurolacq 2
 Localisation : Artix
 Environnement : Péri Urbain
 Variante :
 Date : 18/03/2020

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable : 10.00 m
 Largeur de la bande franchissable : 1.00 m
 Largeur de l'anneau : 7.00 m
 Rayon extérieur du giratoire : 18.00 m

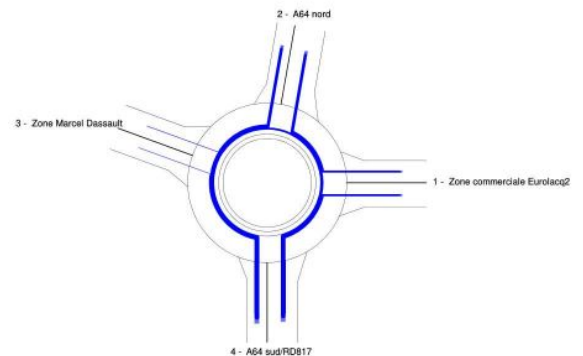
Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée		Sortie
				à 4 m	à 15 m	
Zone commerciale Eurolacq2	0			5.00	4.00	5.50
A64 nord	80			4.00	4.00	7.00
Zone Marcel Dassault	160			5.00	4.00	5.50
A64 sud/RD817	270			7.00	4.00	4.50



Matrice des flux Origines-Destinations

Les trafics estimés dans le giratoire sont les suivants :



Flux exprimé en UVP (Unité de Voitures Particulières) Heure de Pointe du Soir - Situation projet	Zone Eurolacq2	A64 nord	Zone Marcel Dassault	A64 sud/RD817	TOTAL
Zone Eurolacq2	0	27	13	225	265
A64 nord	27	0	25	370	422
Zone Marcel Dassault	13	20	0	54	87
A64 sud/RD817	225	366	41	0	632
TOTAL	265	413	79	649	1406

Situation projet

Flux exprimé en UVP (Unité de Voitures Particulières) Heure de Pointe du Soir - Situation projet + 20 ans	Zone Eurolacq2	A64 nord	Zone Marcel Dassault	A64 sud/RD817	TOTAL
Zone Eurolacq2	0	32	16	270	318
A64 nord	32	0	30	444	506
Zone Marcel Dassault	16	24	0	65	104
A64 sud/RD817	270	439	49	0	758
TOTAL	318	496	95	779	1687

Situation projet à +20 ans

Calculs des réserves de capacité

Situation projet

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Zone commerciale Eurolacq2	1184	82%	0vh	2vh	1s	0.1h
A64 nord	986	70%	0vh	2vh	1s	0.1h
Zone Marcel Dassault	1148	93%	0vh	2vh	1s	0.0h
A64 sud/RD817	1837	74%	0vh	2vh	0s	0.0h

Situation projet+20 ans

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Zone commerciale Eurolacq2	1001	76%	0vh	2vh	1s	0.1h
A64 nord	816	62%	0vh	3vh	2s	0.2h
Zone Marcel Dassault	985	90%	0vh	2vh	1s	0.1h
A64 sud/RD817	1673	69%	0vh	2vh	0s	0.0h

Analyses :

Les réserves de capacité estimées en situation projet sont toutes supérieures à 70%.

Ces réserves de capacité sont largement suffisantes selon les critères Girabase, les longueurs moyennes de stockage sont toutes nulles.

En situation projet +20 ans, les réserves de capacité sont encore largement suffisantes (toutes >62%), caractérisant ainsi une situation sans contrainte.

Nous sommes en mesure d'affirmer qu'**en situation projet et à +20 ans, le nouveau carrefour giratoire d'accès à la zone commerciale Eurolacq2 fonctionnera sans problème.**

4.6 Analyses des voies de desserte interne et capacité des parkings

A l'intérieur du site projet, les niveaux de trafic estimés sont relativement peu élevés en volume et n'induiront pas de difficultés particulières en termes de conditions d'écoulement.

La desserte des parkings et leur répartition autour des différents points de vente sont suffisamment bien dimensionnés pour accueillir la clientèle et ne pas créer de conflits d'usage.

Le projet propose 197 places de parking pour le magasin Super U et 190 places pour les autres cellules, avec un accès et une diffusion rapide pour l'accessibilité à ces différentes places proposées à la clientèle.

Les 387 places constituent une offre répondant bien à la demande totale attendue aux heures de pointe (265 véhicules/heure le soir en semaine).

Avec une rotation inférieure à 1 heure (temps passé dans le magasin), il n'y aura pas de problème de capacité ou de manque de places.

Compte tenu de ces éléments liés à la configuration et au dimensionnement du parking, nous sommes en mesure d'affirmer qu'il n'y aura pas de remontées de files entrantes ou sortantes liées au stationnement des véhicules.

4.7 Impact global sur le réseau

Les calculs ont démontré un impact limité localement sur la voirie, les carrefours offrant des réserves de capacité suffisantes.

Concernant le réseau plus éloigné et les grands axes notamment, l'impact sera encore plus diffus et minime.

Les estimations du flux **supplémentaire** (265 véhicule/heure par sens) ne représentent que 4 véhicules toutes les minutes par sens de circulation. Ils seront répartis de façon diffuse vers les grands axes et ne représentent qu'une infime part du trafic total.

En période de pointe, ces augmentations de trafic minimales ne sont absolument pas de nature à dégrader les conditions d'écoulement.

5 CONCLUSIONS

Le tableau synthétique suivant résume l'impact du projet et fournit les capacités résiduelles estimées sur les accès :

Axe desserte			Flux actuel	Evaluation des flux générés par le projet	Evolution des flux	Capacité résiduelle *
Accès A64 nord	2 sens	Jour	7300	400	6%	80%
	1 sens	HP	395	27	7%	70%
Accès A64 sud	2 sens	Jour	7300	4300	59%	60%
	1 sens	HP	395	254	64%	52%
RD817 coté Artix	2 sens	Jour	13500	3200	24%	50%
	1 sens	HP	825	185	22%	41%
Accès Eurolacq2	2 sens	Jour		4600		90%
	1 sens	HP		265		82%

* Capacité résiduelle estimée selon :

- Calculs capacité Girabase pour l'Heure de Pointe du soir
- Calculs capacité Girabase avec un trafic plus dilué pour la journée

Le projet commercial génèrera **2282** véhicules/jour/sens.

A l'heure de pointe du soir (période la plus chargée), la génération horaire du projet commercial sera de **265** véhicules/heure/sens.

L'évolution du trafic induite n'est que de +6% au nord de l'accès A64 et +59% sur la branche entre les 2 giratoires.

La RD817 connaîtra +24% de trafic côté Artix et +6% côté Pau.

Les flux entrant dans les carrefours giratoires sont contenus en Heure de Pointe du Soir.

Compte tenu des volumes prévisibles, nous sommes en mesure d'affirmer que l'impact du projet restera limité en valeur absolue.

Les estimations de réserves de capacité montrent qu'aucune dégradation n'est à prévoir sur les carrefours desservant le projet.

Le nouveau carrefour giratoire d'accès à la zone Eurolacq2 ne connaîtra aucun dysfonctionnement dans la configuration envisagée.


Les axes plus éloignés ne seront pas impactés par le faible volume de trafic supplémentaire (l'équivalent de 4 véhicules toutes les minutes en plus).


Nous sommes en mesure d'affirmer que le projet de création d'une zone commerciale à Artix n'aura qu'un impact très limité sur la circulation.




ANNEXES : DÉTAILS DES COMPTAGES AUTOMATIQUES ET DES ENQUÊTES

Unité : Nombre de véhicules

	00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
 mercredi 19 février	11	6	8	6	30	52	113	503	484	226	237	238	294	257	254	311	364	534	428	262	138	79	46	30	4 911
jeudi 20 février	16	4	4	3	26	42	116	484	551	278	243	254	290	269	276	299	409	549	425	271	137	71	53	36	5 106
vendredi 21 février	23	8	9	7	29	48	93	457	516	258	238	278	326	270	264	301	371	535	422	302	193	90	69	51	5 158
samedi 22 février	45	22	13	14	25	21	31	86	149	223	343	452	437	223	248	257	338	360	315	255	167	93	109	64	4 290
dimanche 23 février	57	36	26	9	17	19	22	35	74	166	259	318	197	168	184	159	162	254	253	197	101	56	48	21	2 838
lundi 24 février	7	5	1	6	34	42	122	456	455	211	240	247	245	264	265	244	353	520	391	221	125	81	41	22	4 598
mardi 25 février	15	3	6	4	29	58	110	485	462	207	225	267	237	248	255	323	389	495	422	243	168	69	38	26	4 784
TMJO	14	5	6	5	30	48	111	477	494	236	237	257	278	262	263	296	377	527	418	260	152	78	49	33	4 911
TMJA	25	12	10	7	27	40	87	358	384	224	255	293	289	243	249	271	341	464	379	250	147	77	58	36	4 526

 mercredi 19 février	1	4	0	5	3	16	16	43	31	37	36	37	26	32	31	31	32	30	16	5	4	0	2	0	438
jeudi 20 février	0	3	0	3	4	16	15	40	38	32	35	29	30	31	35	32	29	24	22	9	4	1	0	0	432
vendredi 21 février	0	3	3	4	6	10	24	43	37	31	35	33	29	30	34	31	32	27	16	4	3	3	1	2	441
samedi 22 février	0	2	0	1	3	4	4	8	8	9	15	18	17	3	9	6	8	5	7	4	2	1	0	0	134
dimanche 23 février	0	3	0	0	0	2	0	1	0	3	8	7	4	3	3	3	4	3	4	0	0	1	0	0	49
lundi 24 février	0	0	0	2	2	10	25	31	34	43	37	33	29	31	29	26	26	33	18	7	4	1	0	0	421
mardi 25 février	0	3	1	2	3	12	22	31	38	37	31	37	29	21	27	30	26	35	17	6	4	1	0	0	413
TMJO	0	3	1	3	4	13	20	38	36	36	35	34	29	29	31	30	29	30	18	6	4	1	1	0	429
TMJA	0	3	1	2	3	10	15	28	27	27	28	28	23	22	24	23	22	22	14	5	3	1	0	0	333

 mercredi 19 février	12	10	8	11	33	68	129	546	515	263	273	275	320	289	285	342	396	564	444	267	142	79	48	30	5 349
jeudi 20 février	16	7	4	6	30	58	131	524	589	310	278	283	320	300	311	331	438	573	447	280	141	72	53	36	5 538
vendredi 21 février	23	11	12	11	35	58	117	500	553	289	273	311	355	300	298	332	403	562	438	306	196	93	70	53	5 599
samedi 22 février	45	24	13	15	28	25	35	94	157	232	358	470	454	226	257	263	346	365	322	259	169	94	109	64	4 424
dimanche 23 février	57	39	26	9	17	21	22	36	74	169	267	325	201	171	187	162	166	257	257	197	101	57	48	21	2 887
lundi 24 février	7	5	1	8	36	52	147	487	489	254	277	280	274	295	294	270	379	553	409	228	129	82	41	22	5 019
mardi 25 février	15	6	7	6	32	70	132	516	500	244	256	304	266	269	282	353	415	530	439	249	172	70	38	26	5 197
TMJO	15	8	6	8	33	61	131	515	529	272	271	291	307	291	294	326	406	556	435	266	156	79	50	33	5 340
TMJA	25	15	10	9	30	50	102	386	411	252	283	321	313	264	273	293	363	486	394	255	150	78	58	36	4 859



TMJO TVC
5340

TMJA TVC
4859

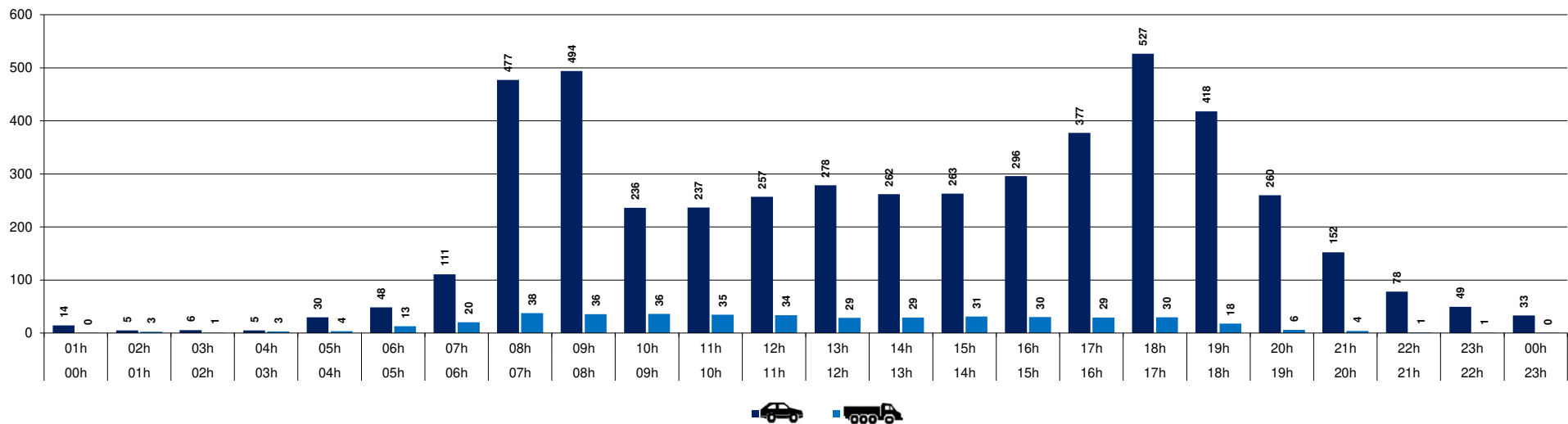
TMJO PL
429
8.0%

TMJA PL
333
6.8%

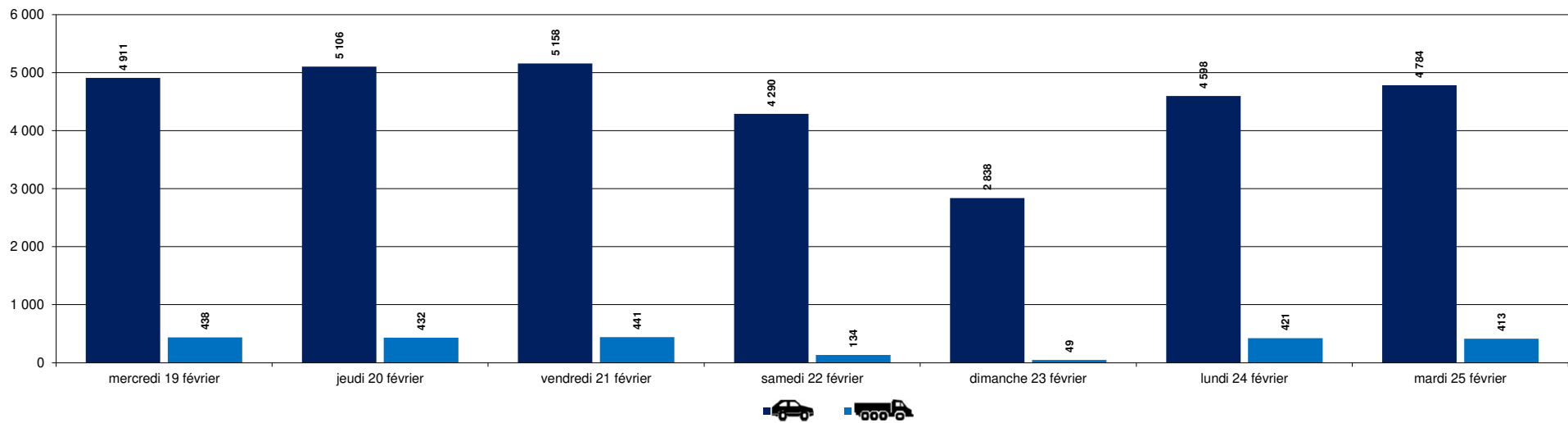
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)


DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)





DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



Unité : Nombre de véhicules

	00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
 mercredi 19 février	6	3	3	5	17	46	137	440	338	256	231	281	354	294	282	315	464	642	425	283	102	71	48	21	5 064
jeudi 20 février	2	6	3	4	18	45	125	453	323	271	276	239	252	289	294	274	449	668	493	270	101	58	40	18	4 971
vendredi 21 février	7	7	4	5	16	45	105	394	361	262	249	277	285	341	278	387	522	643	524	296	179	77	64	50	5 378
samedi 22 février	29	10	3	5	16	32	41	82	143	252	315	266	246	239	297	325	270	267	259	260	159	84	68	82	3 750
dimanche 23 février	56	50	16	12	4	23	30	29	55	114	156	244	162	136	167	210	244	314	376	273	151	78	28	14	2 942
lundi 24 février	6	5	7	6	15	44	117	374	313	244	216	218	248	266	250	301	364	527	445	233	113	60	27	24	4 423
mardi 25 février	11	6	4	4	17	45	106	366	303	220	265	225	246	271	305	325	444	669	446	293	116	66	37	24	4 814
TMJO	6	5	4	5	17	45	118	405	328	251	247	248	277	292	282	320	449	630	467	275	122	66	43	27	4 930
TMJA	17	12	6	6	15	40	94	305	262	231	244	250	256	262	268	305	394	533	424	273	132	71	45	33	4 477

 mercredi 19 février	2	2	2	2	5	5	25	31	35	34	30	37	22	33	33	36	24	22	11	4	3	1	1	1	401
jeudi 20 février	3	0	2	4	4	2	15	33	36	27	22	36	24	29	34	28	36	26	18	5	0	2	1	3	390
vendredi 21 février	2	1	3	1	4	4	23	39	35	39	33	33	21	33	31	26	16	24	16	5	3	2	0	3	397
samedi 22 février	1	1	2	0	2	2	2	4	6	3	6	6	7	2	7	4	3	4	4	0	0	1	1	0	68
dimanche 23 février	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2	5	5	6	3	2	9	6	5	0	1	1	0	2	52
lundi 24 février	0	1	0	4	2	8	10	38	29	23	29	32	24	27	27	25	29	20	9	5	7	2	0	1	352
mardi 25 février	3	2	3	1	6	8	12	31	29	29	22	37	18	23	22	23	28	18	7	0	2	1	1	1	354
TMJO	2	1	2	2	4	5	17	34	33	30	27	35	22	29	29	28	27	24	14	5	3	2	1	2	379
TMJA	2	1	2	2	3	4	13	25	24	22	21	27	17	22	22	21	21	19	12	4	2	2	1	2	288

 mercredi 19 février	8	5	5	7	22	51	162	471	373	290	261	318	376	327	315	351	488	664	436	287	105	72	49	22	5 465
jeudi 20 février	5	6	5	8	22	47	140	486	359	298	298	275	276	318	328	302	485	694	511	275	101	60	41	21	5 361
vendredi 21 février	9	8	7	6	20	49	128	433	396	301	282	310	306	374	309	413	538	667	540	301	182	79	64	53	5 775
samedi 22 février	30	11	5	5	18	34	43	86	149	255	321	272	253	241	304	329	273	271	263	260	159	85	69	82	3 818
dimanche 23 février	57	50	16	13	4	24	31	30	55	114	158	249	167	142	170	212	253	320	381	273	152	79	28	16	2 994
lundi 24 février	6	6	7	10	17	52	127	412	342	267	245	250	272	293	277	326	393	547	454	238	120	62	27	25	4 775
mardi 25 février	14	8	7	5	23	53	118	397	332	249	287	262	264	294	327	348	472	697	464	300	116	68	38	25	5 168
TMJO	8	7	6	7	21	50	135	440	360	281	275	283	299	321	311	348	475	654	481	280	125	68	44	29	5 309
TMJA	18	13	7	8	18	44	107	331	287	253	265	277	273	284	290	326	415	551	436	276	134	72	45	35	4 765



TMJO TVC
5309

TMJA TVC
4765

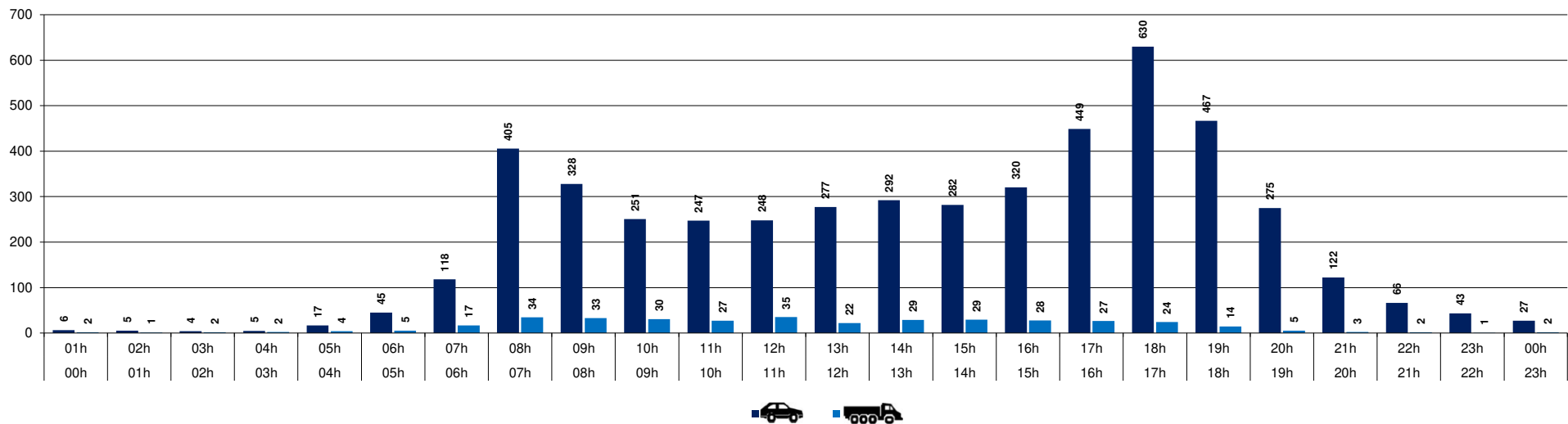
TMJO PL
379
7.1%

TMJA PL
288
6.0%

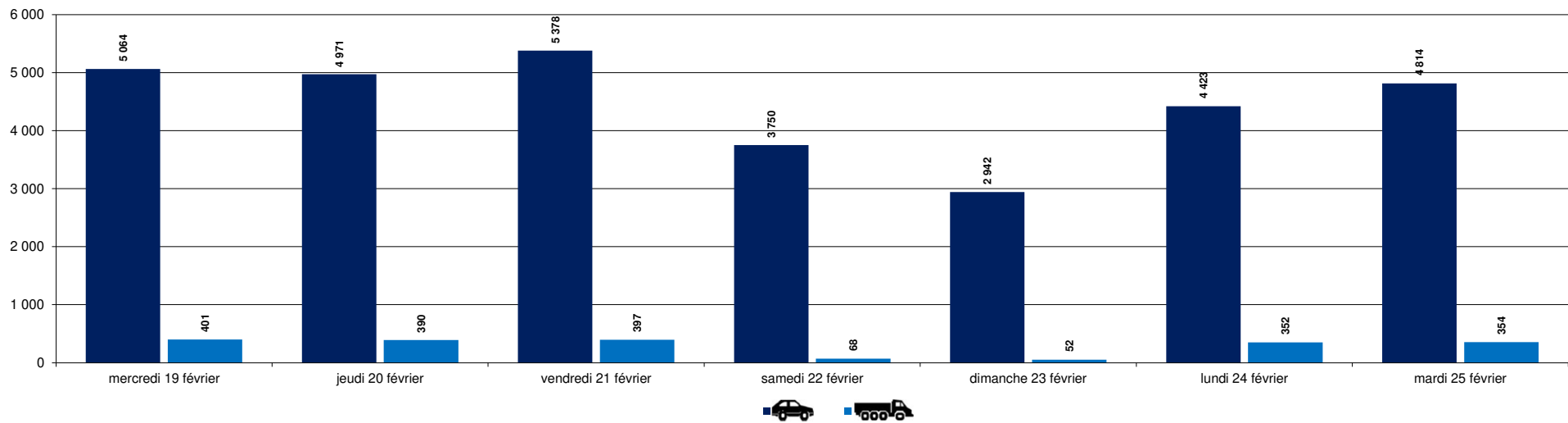
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)


DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)





DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX

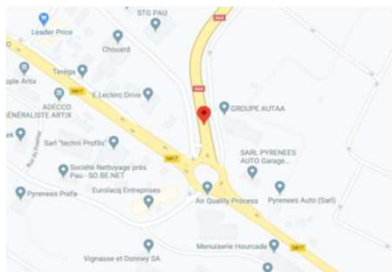


Unité : Nombre de véhicules

	00h 01h	01h 02h	02h 03h	03h 04h	04h 05h	05h 06h	06h 07h	07h 08h	08h 09h	09h 10h	10h 11h	11h 12h	12h 13h	13h 14h	14h 15h	15h 16h	16h 17h	17h 18h	18h 19h	19h 20h	20h 21h	21h 22h	22h 23h	23h 00h	Total
 mercredi 19 février	2	2	2	2	6	22	102	305	354	228	223	211	198	189	186	197	274	321	212	92	39	25	14	7	3 213
jeudi 20 février	4	3	0	1	7	14	91	312	361	217	169	182	174	166	187	194	281	334	220	98	38	20	16	11	3 100
vendredi 21 février	5	8	2	5	9	20	81	299	330	224	213	211	212	193	200	216	288	317	228	132	58	36	27	20	3 334
samedi 22 février	15	7	4	4	4	17	42	63	121	185	273	335	257	168	164	149	150	115	85	73	37	26	35	11	2 340
dimanche 23 février	14	25	15	4	10	8	22	34	54	117	211	243	126	122	100	156	133	202	164	116	56	34	19	12	1 997
lundi 24 février	0	2	1	6	14	34	104	293	367	224	214	181	172	165	188	199	275	309	211	104	42	16	12	6	3 139
mardi 25 février	4	3	1	3	11	21	90	305	344	238	222	206	205	199	206	215	287	314	217	96	34	15	15	5	3 256
TMJO	3	4	1	3	9	22	94	303	351	226	208	198	192	182	193	204	281	319	218	104	42	22	17	10	3 208
TMJA	6	7	4	4	9	19	76	230	276	205	218	224	192	172	176	189	241	273	191	102	43	25	20	10	2 911

 mercredi 19 février	3	1	1	1	5	18	27	39	36	38	34	26	28	25	27	24	22	28	21	5	2	3	1	1	416
jeudi 20 février	1	1	1	5	7	11	24	38	41	45	31	37	36	25	28	27	25	26	25	12	5	3	0	0	454
vendredi 21 février	3	1	2	2	5	11	18	40	40	44	35	31	34	24	27	28	27	25	16	7	4	3	2	1	430
samedi 22 février	1	2	2	2	5	2	4	7	10	7	13	25	13	5	18	4	6	11	9	3	2	0	0	0	151
dimanche 23 février	0	0	0	1	1	4	1	5	3	1	6	6	5	1	6	6	9	6	5	3	0	2	1	3	75
lundi 24 février	0	0	0	0	5	15	24	30	34	37	37	33	35	29	36	37	34	30	22	10	3	2	1	1	455
mardi 25 février	1	1	0	6	5	15	29	31	36	33	37	31	33	24	22	24	27	21	18	6	5	2	2	1	410
TMJO	2	1	1	3	5	14	24	36	37	39	35	32	33	25	28	28	27	26	20	8	4	3	1	1	433
TMJA	1	1	1	2	5	11	18	27	29	29	28	27	26	19	23	21	21	21	17	7	3	2	1	1	342

 mercredi 19 février	5	3	3	3	11	40	129	344	390	266	257	237	226	214	213	221	296	349	233	97	41	28	15	8	3 629
jeudi 20 février	5	4	1	6	14	25	115	350	402	262	200	219	210	191	215	221	306	360	245	110	43	23	16	11	3 554
vendredi 21 février	8	9	4	7	14	31	99	339	370	268	248	242	246	217	227	244	315	342	244	139	62	39	29	21	3 764
samedi 22 février	16	9	6	6	9	19	46	70	131	192	286	360	270	173	182	153	156	126	94	76	39	26	35	11	2 491
dimanche 23 février	14	25	15	5	11	12	23	39	57	118	217	249	131	123	106	162	142	208	169	119	56	36	20	15	2 072
lundi 24 février	0	2	1	6	19	49	128	323	401	261	251	214	207	194	224	236	309	339	233	114	45	18	13	7	3 594
mardi 25 février	5	4	1	9	16	36	119	336	380	271	259	237	238	223	228	239	314	335	235	102	39	17	17	6	3 666
TMJO	5	4	2	6	15	36	118	338	389	266	243	230	225	208	221	232	308	345	238	112	46	25	18	11	3 641
TMJA	8	8	4	6	13	30	94	257	304	234	245	251	218	191	199	211	263	294	208	108	46	27	21	11	3 253



TMJO TVC
3641

TMJA TVC
3253

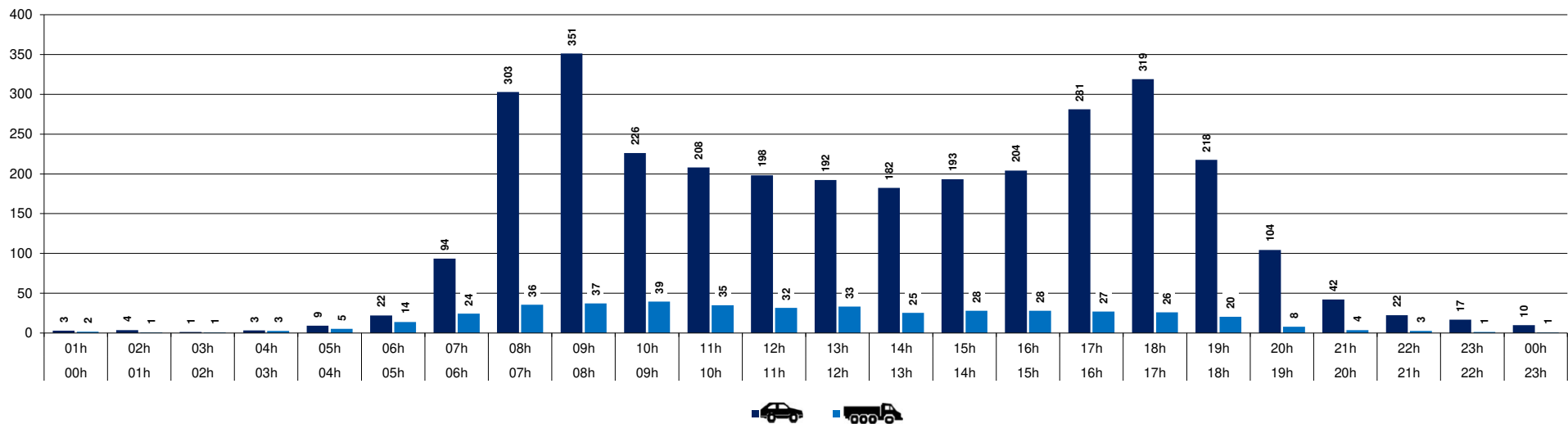
TMJO PL
433
11.9%

TMJA PL
342
10.5%

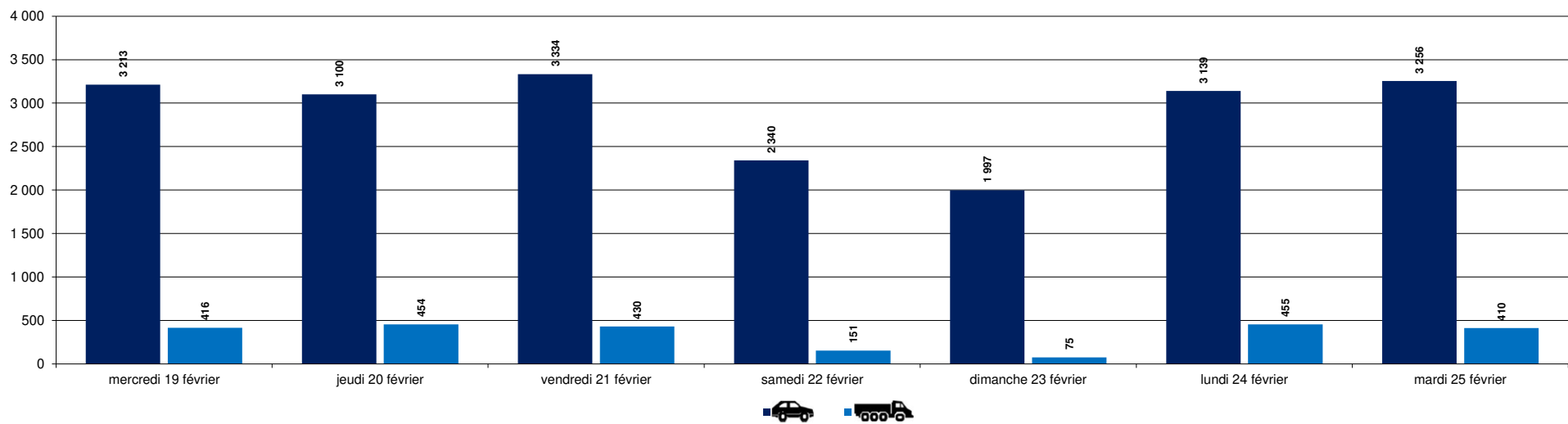
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX

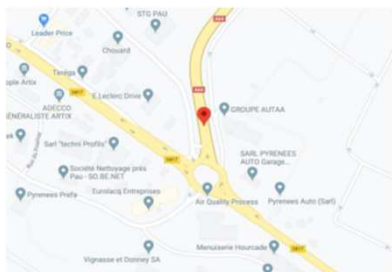


Unité : Nombre de véhicules

	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total	
	mercredi 19 février	7	4	8	8	13	13	47	310	342	181	129	161	146	143	183	155	242	343	262	171	75	26	30	18	3 017
	jeudi 20 février	11	6	7	7	12	18	58	288	373	222	160	133	164	141	193	194	270	347	312	154	84	49	29	21	3 253
	vendredi 21 février	18	11	10	7	12	21	47	282	329	199	178	192	177	204	220	216	321	367	310	222	127	63	33	37	3 603
	samedi 22 février	29	13	7	5	11	12	14	44	72	93	152	150	129	120	129	137	186	171	200	145	104	54	50	49	2 076
	dimanche 23 février	23	13	13	6	6	5	5	17	28	28	74	116	107	96	80	117	139	270	299	221	123	61	26	14	1 887
	lundi 24 février	7	4	6	8	11	17	68	285	320	169	157	167	163	137	153	168	210	339	295	151	85	34	25	14	2 993
	mardi 25 février	11	8	5	3	19	13	51	294	338	183	154	161	177	165	177	207	255	369	264	132	87	29	24	22	3 148
	TMJO	11	7	7	7	13	16	54	292	340	191	156	163	165	158	185	188	260	353	289	166	92	40	28	22	3 203
TMJA	15	8	8	6	12	14	41	217	257	154	143	154	152	144	162	171	232	315	277	171	98	45	31	25	2 854	

	mercredi 19 février	3	2	6	7	8	6	11	19	22	27	25	27	24	21	30	27	29	30	24	21	9	3	4	3	388
	jeudi 20 février	4	1	6	7	5	7	15	22	28	27	30	27	22	27	24	22	32	26	25	20	12	10	2	5	406
	vendredi 21 février	3	4	6	7	7	6	17	31	34	26	30	21	33	28	34	26	31	32	21	16	13	4	5	4	439
	samedi 22 février	3	2	3	0	6	4	5	3	6	9	12	2	13	7	9	5	16	4	14	8	6	4	2	1	144
	dimanche 23 février	3	2	0	2	0	1	2	2	4	2	6	4	9	8	3	2	9	12	11	5	6	3	0	2	98
	lundi 24 février	2	2	3	8	2	7	15	26	30	33	35	30	33	37	30	23	22	24	21	14	8	2	0	7	414
	mardi 25 février	3	5	4	2	12	6	17	30	37	28	31	32	35	34	22	25	28	26	19	12	11	5	5	4	433
	TMJO	3	3	5	6	7	6	15	26	30	28	30	27	29	29	28	25	28	28	22	17	11	5	3	5	416
TMJA	3	3	4	5	6	5	12	19	23	22	24	20	24	23	22	19	24	22	19	14	9	4	3	4	332	

	mercredi 19 février	10	6	14	15	21	19	58	329	364	208	154	188	170	164	213	182	271	373	286	192	84	29	34	21	3 405
	jeudi 20 février	15	7	13	14	17	25	73	310	401	249	190	160	186	168	217	216	302	373	337	174	96	59	31	26	3 659
	vendredi 21 février	21	15	16	14	19	27	64	313	363	225	208	213	210	232	254	242	352	399	331	238	140	67	38	41	4 042
	samedi 22 février	32	15	10	5	17	16	19	47	78	102	164	152	142	127	138	142	202	175	214	153	110	58	52	50	2 220
	dimanche 23 février	26	15	13	8	6	6	7	19	32	30	80	120	116	104	83	119	148	282	310	226	129	64	26	16	1 985
	lundi 24 février	9	6	9	16	13	24	83	311	350	202	192	197	196	174	183	191	232	363	316	165	93	36	25	21	3 407
	mardi 25 février	14	13	9	5	31	19	68	324	375	211	185	193	212	199	199	232	283	395	283	144	98	34	29	26	3 581
	TMJO	14	9	12	13	20	23	69	317	371	219	186	190	195	187	213	213	288	381	311	183	102	45	31	27	3 619
TMJA	18	11	12	11	18	19	53	236	280	175	168	175	176	167	184	189	256	337	297	185	107	50	34	29	3 186	



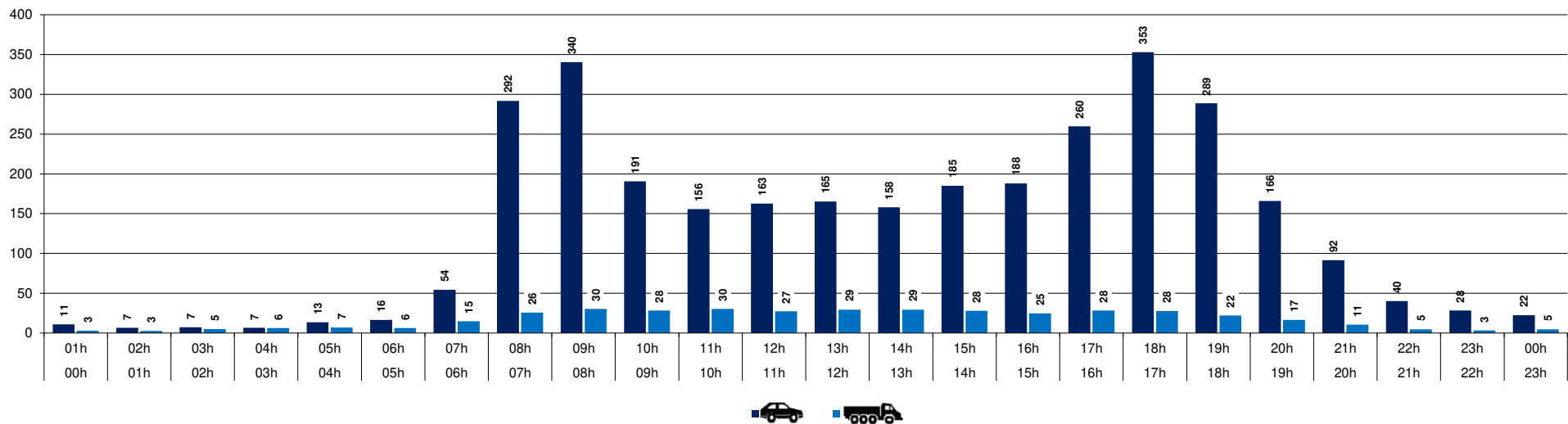
TMJO TVC
3619
TMJO PL
416
11.5%

TMJA TVC
3186
TMJA PL
332
10.4%

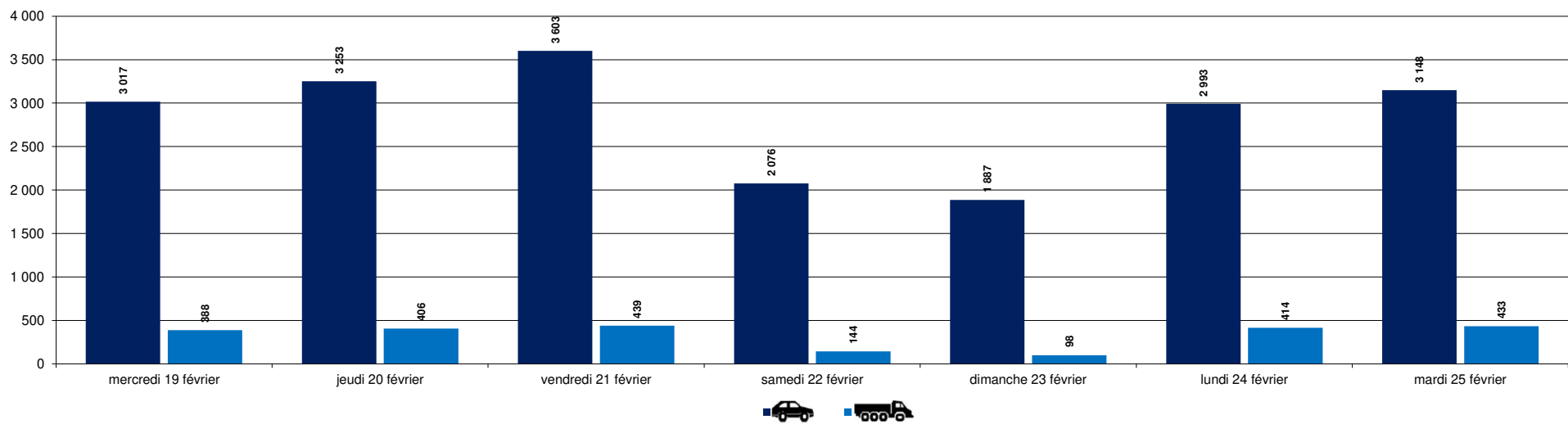
VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)

DISTRIBUTION HORAIRE DES FLUX (TMJO)



DISTRIBUTION JOURNALIERE DES FLUX



ENQUÊTE DIRECTIONNELLE

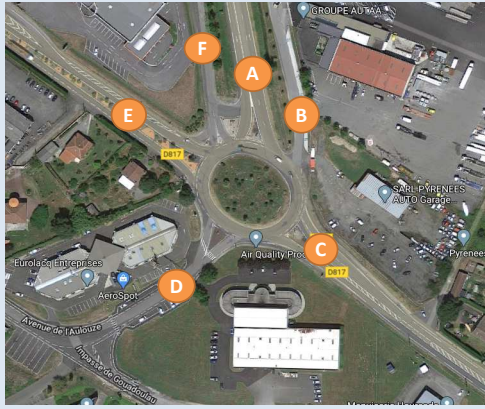
ARTIX

Localisation : ARTIX
Date : 20/02/2020
Nombre de carrefour : 1
Créneaux : 17H00-18H00

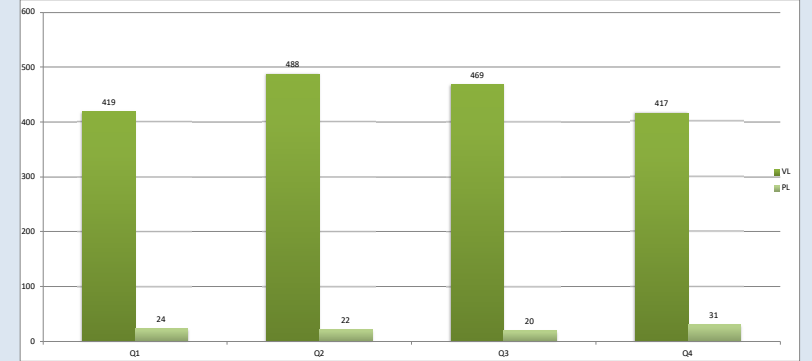


SYNTHESE HPS - 17H00-18H00

SYNTHESE



	Q1	Q2	Q3	Q4
VL	419	488	469	417
PL	24	22	20	31
HEURE DE PONTE	17H00-18H00 1987			



UVP

17H00-17H15							
Q1	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	22	4	47	9	82
B	0	0	1	0	1	1	3
C	18	2	0	1	87	6	114
D	1	0	10	0	3	0	14
E	64	2	164	1	0	4	235
F	5	0	12	0	2	0	19
TOTAL	88	4	209	6	140	20	467

17H15-17H30							
Q2	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	31	0	75	2	108
B	1	0	1	0	3	0	5
C	32	1	0	4	124	8	169
D	2	0	4	0	7	2	15
E	89	2	128	1	0	3	223
F	4	0	6	0	2	0	12
TOTAL	128	3	170	5	211	15	532

17H30-17H45							
Q3	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	1	25	3	76	7	112
B	0	0	4	0	0	0	4
C	19	2	0	4	123	6	154
D	8	1	11	0	12	2	34
E	48	3	130	3	0	0	184
F	3	1	10	0	7	0	21
TOTAL	78	8	180	10	218	15	509

17H45-18H00							
Q4	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	3	21	0	62	7	93
B	2	0	0	0	0	0	2
C	25	0	0	2	126	7	160
D	3	0	8	0	8	0	19
E	54	0	123	4	0	2	183
F	8	0	9	1	4	0	22
TOTAL	92	3	161	7	200	16	479

TOTAL HPS							
UVP	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	4	99	7	260	25	395
B	3	0	6	0	4	1	14
C	94	5	0	11	460	27	597
D	14	1	33	0	30	4	82
E	255	7	545	9	0	9	825
F	20	1	37	1	15	0	74
TOTAL	386	18	720	28	769	66	1987

VL

17H00-17H15							
Q1	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	22	2	35	7	66
B	0	0	1	0	1	1	3
C	16	0	0	1	83	6	106
D	1	0	8	0	3	0	12
E	62	0	150	1	0	2	215
F	3	0	12	0	2	0	17
TOTAL	82	0	193	4	124	16	419

17H15-17H30							
Q2	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	29	0	69	2	100
B	1	0	1	0	1	0	3
C	26	1	0	4	122	8	161
D	2	0	4	0	5	2	13
E	75	0	122	1	0	3	201
F	2	0	6	0	2	0	10
TOTAL	106	1	162	5	199	15	488

17H30-17H45							
Q3	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	1	23	3	70	7	104
B	0	0	4	0	0	0	4
C	17	0	0	4	115	6	142
D	6	1	11	0	10	2	30
E	44	1	120	3	0	0	168
F	3	1	10	0	7	0	21
TOTAL	70	4	168	10	202	15	469

17H45-18H00							
Q4	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	1	19	0	50	7	77
B	2	0	0	0	0	0	2
C	21	0	0	2	112	5	140
D	1	0	6	0	8	0	15
E	48	0	111	4	0	2	165
F	4	0	9	1	4	0	18
TOTAL	76	1	145	7	174	14	417

TOTAL VL							
VL	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	2	93	5	224	23	347
B	3	0	6	0	2	1	12
C	80	1	0	11	432	25	549
D	10	1	29	0	26	4	70
E	229	1	503	9	0	7	749
F	12	1	37	1	15	0	66
TOTAL	334	6	668	26	699	60	1793

PL

17H00-17H15							
Q1	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	0	1	6	1	8
B	0	0	0	0	0	0	0
C	1	1	0	0	2	0	4
D	0	0	1	0	0	0	1
E	1	1	7	0	0	1	10
F	1	0	0	0	0	0	1
TOTAL	3	2	8	1	8	2	24

17H15-17H30							
Q2	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	1	0	3	0	4
B	0	0	0	0	1	0	1
C	3	0	0	0	1	0	4
D	0	0	0	0	1	0	1
E	7	1	3	0	0	0	11
F	1	0	0	0	0	0	1
TOTAL	11	1	4	0	6	0	22

17H30-17H45							
Q3	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	1	0	3	0	4
B	0	0	0	0	0	0	0
C	1	1	0	0	4	0	6
D	1	0	0	0	1	0	2
E	2	1	5	0	0	0	8
F	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	4	2	6	0	8	0	20

17H45-18H00							
Q4	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	1	1	0	6	0	8
B	0	0	0	0	0	0	0
C	2	0	0	0	7	1	10
D	1	0	1	0	0	0	2
E	3	0	6	0	0	0	9
F	2	0	0	0	0	0	2
TOTAL	8	1	8	0	13	1	31

TOTAL PL							
PL	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	1	3	1	18	1	24
B	0	0	0	0	1	0	1
C	7	2	0	0	14	1	24
D	2	0	2	0	2	0	6
E	13	3	21	0	0	1	38
F	4	0	0	0	0	0	4
TOTAL	26	6	26	1	35	3	97



Projet de giratoire

Site d'Artix

**DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE A LA
REALISATION EVENTUELLE D'UNE EVALUATION
ENVIRONNEMENTALE (ARTICLE R122-3 DU CODE
DE L'ENVIRONNEMENT)**

ANNEXE 3



Projet de giratoire

Site d'Artix
Super U
annexe 3

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	CONTROLÉ(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
1	Version initiale	EPA	SGY	SGY	04 mai 2020

ARTELIA – Agence de Pau
Hélioparc – 2 Avenue Angot – 64053 Pau Cedex 9 – TEL : 05 59 84 23 50

SOMMAIRE

A. PROJET ET ENJEUX ECOLOGIQUES.....	4
1. LE PROJET	5
2. ENJEUX ÉCOLOGIQUES.....	5
B. DESCRIPTION DES MESURES ET DES CARACTERISTIQUES DU PROJET DESTINEES A EVITER OU REDUIRE LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTE HUMAINE	13
1. CONCEPTION DU PROJET	14
1.1. Gestion des eaux pluviales.....	14
1.2. Etude de trafic	15
2. MODALITÉS EN PHASE TRAVAUX.....	17
2.1. Généralités sur les travaux	17
2.2. Les mesures de prévention des risques de pollution accidentelle (éviter et réduire)	18
2.3. Les mesures de limitation des apports en particules fines (éviter et réduire)	18
2.4. Les mesures visant à limiter les incidences sur le cadre de vie et la santé humaine (éviter et réduire)	19
2.4.1. La gestion des déchets de chantiers.....	19
2.4.2. La gestion des espèces invasives	20
CONCLUSION	21



A. PROJET ET ENJEUX ECOLOGIQUES

1. LE PROJET

Le projet concerne la réalisation d'un giratoire à 4 branches au niveau de la voie d'accès à l'A 64 sur la commune d'Artix. Ce giratoire, inclus dans l'emprise de la future zone d'activités Eurolacq 2, permettra la création d'un accès Sud Est depuis cette voie au futur centre commercial Super U et un accès à la zone Marcel Dassault.



Figure 1 – Projet d'implantation du giratoire du Super U secteur ZA Eurolacq 2 Artix (plan implantation fourni par le maître d'ouvrage)

2. ENJEUX ECOLOGIQUES

Le projet est situé dans le secteur hydrographique du Gave de Pau (région hydrographique de l'Adour), du confluent du Béz au confluent de l'Adour. Le secteur concerné par l'implantation du giratoire est localisé à environ 600 mètres au nord du ruisseau L'Aulouze et du ruisseau le Habarnet, tous deux affluents du Gave de Pau.

Le projet se situe entre 600 m et plus d'un kilomètre des deux sites Natura 2000 suivants :

- Le site Natura 2000 -ZPS Barrage d'Artix et Gave de Pau (site directive Oiseaux) - FR 7212010
- Le site Natura 2000 – ZSC le Gave de Pau (site Directive Habitats) – FR7200781.

ZSC le Gave de Pau

Le projet de giratoire n'impacte aucuns des habitats et aucunes des espèces d'intérêt patrimonial ayant justifié le classement de ce site. Il aura une incidence négligeable sur les eaux de surfaces, puisqu'il n'impacte pas directement le réseau hydrographique du site Natura 2000 et que le rejet des eaux pluviales sera effectué par l'intermédiaire du réseau pluvial existant et conformément à la doctrine de la Police de l'Eau.

ZPS Barrage d'Artix et Gave de Pau

Le projet de giratoire à des incidences négligeables sur les espèces d'avifaune (oiseaux) ayant justifiées le classement du site. Le site naturel est éloigné à plus de 1.3 km de la zone d'implantation du giratoire. La présence du boisement au nord-est du giratoire présente des potentialités d'habitats ou de passage des cortèges d'oiseaux présents dans le site Natura 2000. Ces potentialités sont réduites par le caractère déjà industrialisé et remanié du secteur. Les incidences sur ces espèces seront limitées aux dérangements des niveaux sonores en phase travaux (rappelons que le secteur boisé est longé au sud par la voie d'accès A64).

De plus, La zone du projet n'interagit pas avec les corridors écologiques, réservoir de biodiversité et cours d'eau identifiés dans l'état des lieux SRCE de Nouvelle-Aquitaine.



Figure 2 – Extrait de l'Etat des lieux SRCE Nouvelle-Aquitaine (source : <http://cartographie.tvb-nouvelle-aquitaine.fr/visualiseur/>)

Le giratoire sera implanté au droit d'un secteur de terres arables hors périmètres irrigués (partie sud) et en zone industrielle (partie nord). Ces habitats présentent des enjeux fortement réduits.

Le projet n'est pas situé à proximité d'un cours d'eau identifié dans la cartographie de la DDTM.



Figure 3 – Extrait de la cartographie des cours d'eau de la DDTM 64 (version du 2 mars 2020).

Le périmètre de projet se situe dans un secteur remanié et anthropisé (présence d'infrastructure routière, de talus routier ; de réseau de pluvial liés au réseau routier et aux secteurs aménagés, de réseau Gaz et Haute tension), de zone industrielle et de zone artisanale/commerciale.

Rappelons que ce giratoire est localisé :

- à proximité de la ZAC Eurolacq 2 ;
- à proximité de la zone industrielle présente à l'entrée de la commune d'Artix ;
- sur l'emprise de la voie d'accès à la A 64 ;
- à proximité directe des lignes Haute tension et d'une canalisation TEREGA.



Photo 1 – Vue depuis la voirie d’Eurolacq 2 vers le secteur d’implantation (voirie existante-accès A64) du giratoire et lignes Haute Tension)



Photo 2 – Vue (depuis la limite d’Eurolacq 2) sur le secteur industriel à gauche du secteur d’implantation du giratoire)



Photo 3 – Vue sur le secteur d’implantation du giratoire en bordure de la voie en direction d’Artix



Photo 4 – Fossé pluvial bordure A64 en direction d’Artix



Photo 5 – Fossé pluvial bordure A64/Eurolacq 2 direction péage

Le secteur écologique au droit de la zone d’implantation présente des enjeux faibles en termes de biodiversité.

Le secteur d'implantation est caractérisé par la présence :

- D'une végétation herbacée entretenue par gyrobroyage/fauche/débroussaillage au niveau du talus routier. Présence d'espèce envahissante la Renouée du Japon en pied de talus ;
- D'une strate arborée en arrière du pied de talus avec des essences principalement de saules cendrés (*Salix cinerea* L.), de saules roux (*Salix atrocinerea* Brot), de quelques rares chênes (*Quercus* sp). Cette strate arborée est colonisée par des ronces, présence de chardon lancéolé (*Cirsium vulgare*), de légumineuses de type rue de chèvre (*Galega officinalis*), de menthe sauvage. Le milieu, non entretenu, est en cours de fermeture.
- D'un layon entretenu, avec la présence de réseaux et servitude Gaz et ligne HT.
- A l'est, d'un massif arboré non concerné par le projet version 4.

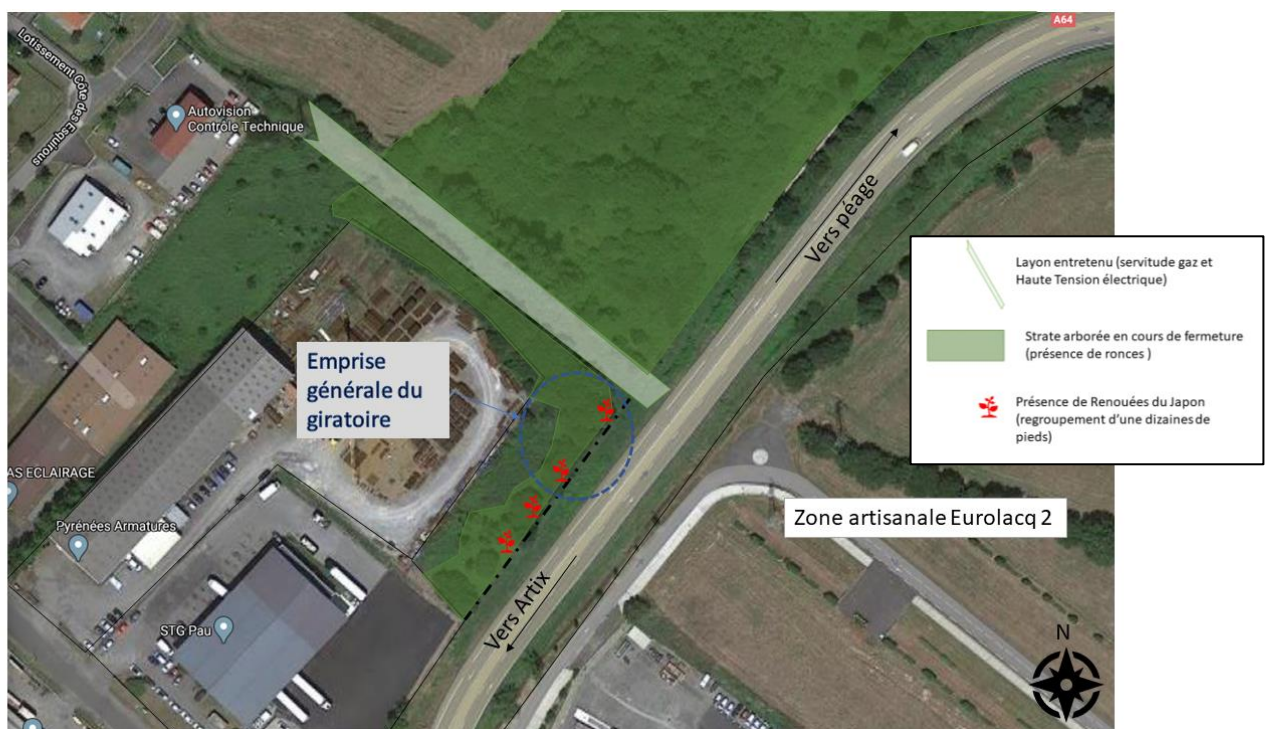


Figure 4 – Habitats naturels sur le secteur d'étude



Photo 6 – Layon dans la végétation arborée



Photo 7 – Strate arborée

La présence de l'espèce envahissante *Reynoutria japonica* (Renouée du japon) présentent un enjeu fort sur les espèces invasives, impliquant une prise en compte en phase de travaux, dans les opérations de déblais remblais des matériaux. Cette prise en compte permettra d'éviter la dispersion de la renouée sur l'ensemble du secteur des travaux (non aperçue coté Eurolacq 2).

Cette espèce a très probablement été dispersée par gyrobroyage/débroussaillage des talus routiers.

Il sera nécessaire de traiter les invasives préalablement au démarrage des travaux et en phase travaux.

Il peut être envisagé :

- Un curage des zones infectées (profondeur à définir en fonction de la profondeur des rhizomes). Les terres contaminées sont évacuées vers un centre de traitement agréé, et des précautions supplémentaires sont à prendre pour éviter la propagation extra site (lavage des engins après intervention, container étanche lors du transport).
- Faire appel à une entreprise spécialisée qui permettra une réutilisation des terres contaminées (tri et collecte des rhizomes). Cette solution conforme à la réglementation représente aussi une alternative moins coûteuse que l'évacuation vers une installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND), ex décharge de classe 2).



Photo 8 – Présence de la Renouée du Japon en pieds de talus coté A 64 direction péage vers Artix

En synthèse, les enjeux principaux sur le secteur d'étude concernent la réalisation de travaux et d'aménagements sur un secteur déjà aménagé, avec la présence de réseaux existants et de servitudes associées (de manière non exhaustive : réseau ASF (voirie et pluvial), TEREGA (Transport de matière dangereuse - gaz) et ligne Haute Tension, et la présence de zone industrielle et de la zone artisanale Eurolacq 2 à proximité. Ces points sont à prendre en compte en phase projet et en phase travaux. L'émission des Déclarations de Travaux permettra d'identifier tous les réseaux existants, les gestionnaires et les procédures d'interventions à proximité des réseaux concernés.

Les enjeux en termes de biodiversité sont faibles. Le secteur est urbanisé et l'implantation d'espèce envahissante est favorisée par la forte anthropisation du site. Une attention particulière devra être portée sur la gestion de la renouée du Japon en phase de travaux (travaux sur les talus routiers/déblais remblais).



B. DESCRIPTION DES MESURES ET DES CARACTERISTIQUES DU PROJET DESTINEES A EVITER OU REDUIRE LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTE HUMAINE

1. CONCEPTION DU PROJET

1.1. GESTION DES EAUX PLUVIALES

La superficie du bassin versant interceptée par le projet est égale à la superficie du projet, à savoir 0.44 ha. Cette surface est en deçà du seuil du régime de déclaration de la présente rubrique (20ha).

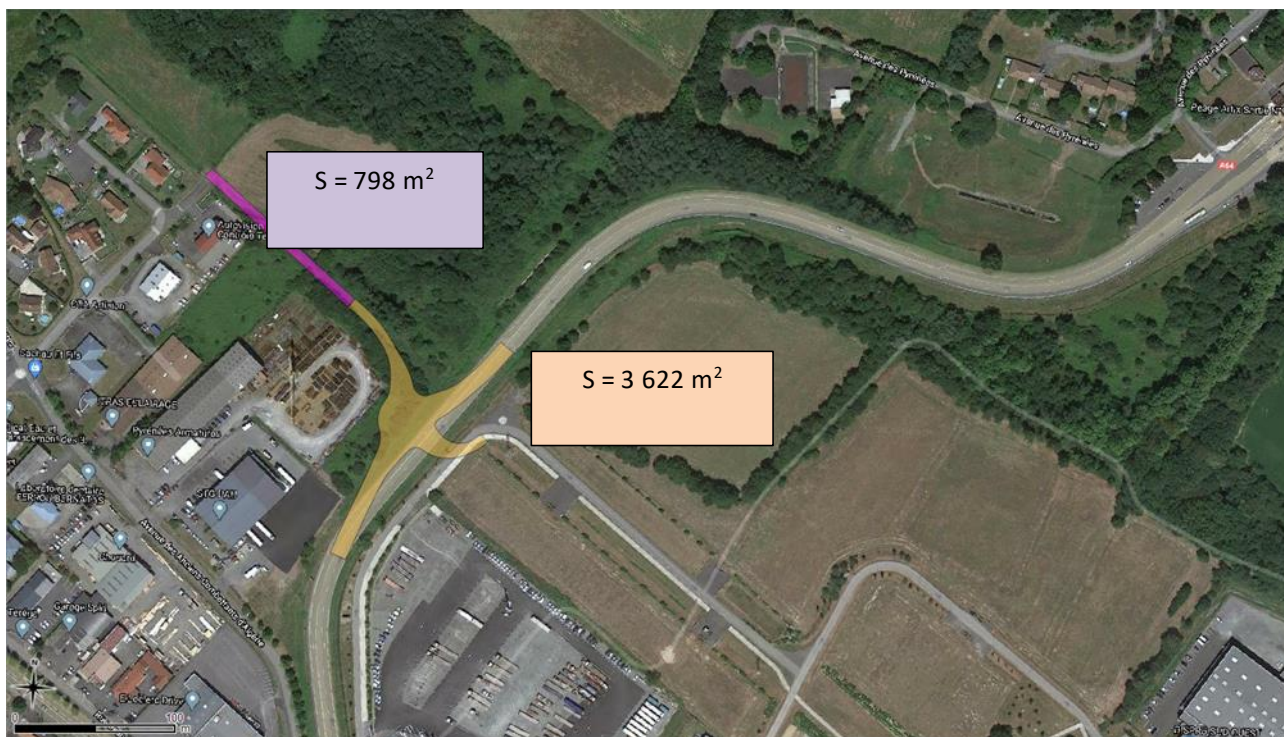


Figure 5 – Emprise du projet considérée

En effet, le nouveau giratoire est implanté sur une portion de la branche d'insertion de l'A64. Cette portion d'autoroute possède déjà un système de récupération des eaux pluviales, composé de fossés de part et d'autre de la voirie.

Dans le but de limiter les impacts sur le milieu naturel et existant liés à un aménagement, il convient de mettre en œuvre un ou plusieurs ouvrages de collecte, stockage et de traitement des eaux pluviales.

La gestion des eaux pluviales consiste, principalement, à déterminer le volume des ouvrages à partir de l'analyse pluviométrique et hydrologique de la zone d'étude et de la doctrine de la Police de l'eau en vigueur au moment de la réalisation de l'étude.

Les principes des ouvrages à réaliser sont définis et adaptés aux contraintes du site.

En règle générale, les hypothèses de base à retenir pour le dimensionnement de tels projets sont les suivantes :

- Période de retour 30 ans, données hydrologiques de la station météorologique la plus proche,
- Méthode retenue : méthode des pluies telle que décrite dans l'instruction technique de 1977 (IT77) avec des données hydrologiques locales et récentes,
- Le débit de fuite : 3 l/s/ha imperméabilisé.

Les fossés existants le long de la bretelle d'accès de l'autoroute constitueraient les exutoires des eaux pluviales ruisselantes et récupérées au niveau du giratoire.

Ces eaux, avant rejet au milieu naturel, transiteront par un bief de confinement qui permettra de stocker une pollution accidentelle.

L'augmentation du débit générée par l'augmentation de la surface imperméabilisée sera régulée avant le raccordement à l'existant.

Le projet de giratoire vient intercepter des fossés existants en un ou deux points, selon que l'on considère ou pas la partie nord de la voirie extrapolée.

Le projet s'attachera à rétablir ces écoulements existants actuellement par la mise en place de busage sur les linéaires concernés.

1.2. ETUDE DE TRAFIC

Une étude de trafic a été réalisée en 2020 par le cabinet EMTIS Etudes, déplacements et mobilités. Cette étude de trafic, menée dans le cadre global du futur centre commercial Super U, a pour objectif d'analyser le fonctionnement actuel en terme de circulation routière à proximité et sur les accès du site commercial Super U (Eurolacq 2), et de prévoir les trafics générés par le projet, d'en analyser les impacts sur les volumes et les conditions de circulation sur le périmètre et d'estimer les réserves de capacité du réseau. Cette étude intègre l'étude de capacité et d'impact du projet sur les voies et les carrefours d'accès par une étude spécifique du futur giratoire sur la branche d'accès de la A64.

La configuration pour le giratoire et la matrice des flux origines-destinations retenues dans le cadre de cette étude sont présentées ci-après.

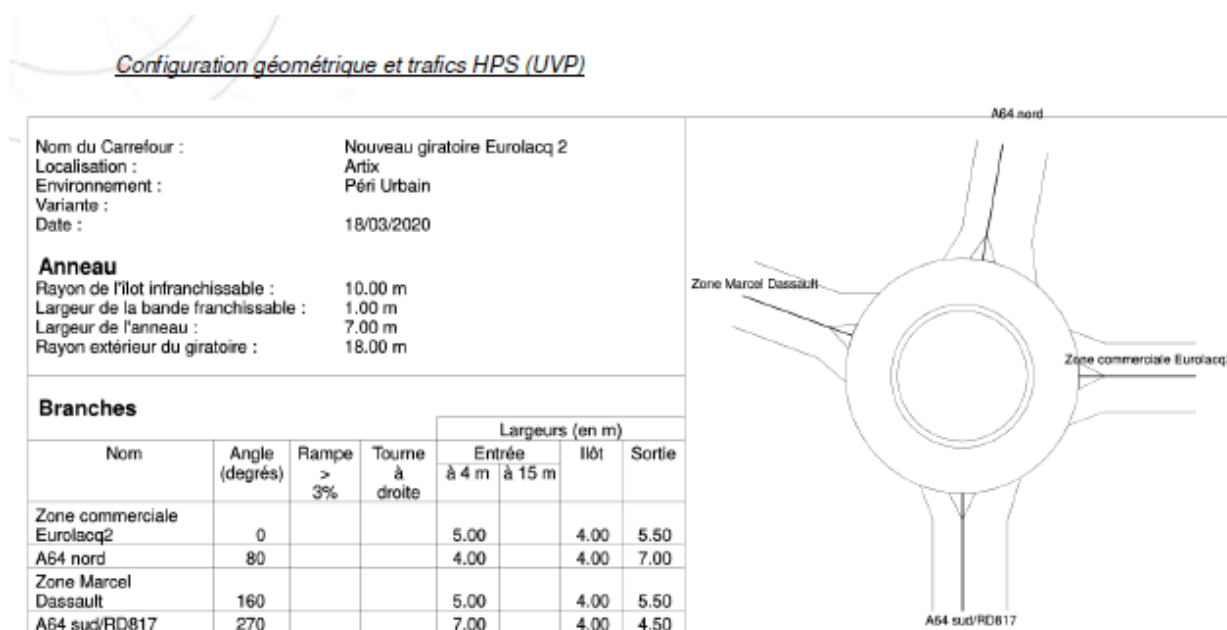
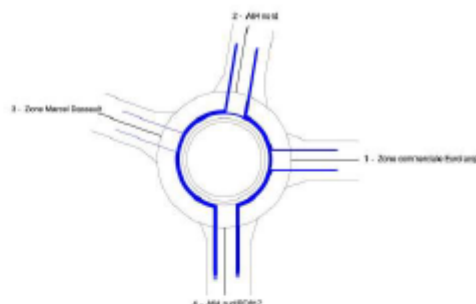


Figure 6 – Configuration géométrique retenue et trafics –Source : EMTIS, 2020.

Matrice des flux Origines-Destinations



Les trafics estimés dans le giratoire sont les suivants :

Flux exprimé en UVP (Unité de Voitures Particulières) Heure de Pointe du Soir - Situation projet	Zone Eurolacq2	A64 nord	Zone Marcel Dassault	A64 sud/RD817	TOTAL
Zone Eurolacq2	0	27	13	225	265
A64 nord	27	0	25	370	422
Zone Marcel Dassault	13	20	0	54	87
A64 sud/RD817	225	366	41	0	632
TOTAL	265	413	79	649	1406

Situation projet

Flux exprimé en UVP (Unité de Voitures Particulières) Heure de Pointe du Soir - Situation projet + 20 ans	Zone Eurolacq2	A64 nord	Zone Marcel Dassault	A64 sud/RD817	TOTAL
Zone Eurolacq2	0	32	16	270	318
A64 nord	32	0	30	444	506
Zone Marcel Dassault	16	24	0	65	104
A64 sud/RD817	270	439	49	0	758
TOTAL	318	496	95	779	1687

Situation projet à +20 ans

Figure 7 – Matrice des flux origines destinations – Source : EMTIS, 2020.

Cette étude est jointe en intégralité en annexe 2 du dossier de cas par cas.

Le projet du giratoire, cumulé au projet de centre commercial a des impacts très limité sur la circulation. Les conclusions de l'étude sont jointes ci-dessous :

Le tableau synthétique suivant résume l'impact du projet et fournit les capacités résiduelles estimées sur les accès :

Axe desserte			Flux actuel	Evaluation des flux générés par le projet	Evolution des flux	Capacité résiduelle *
Accès A64 nord	2 sens	Jour	7300	400	6%	80%
	1 sens	HP	395	27	7%	70%
Accès A64 sud	2 sens	Jour	7300	4300	59%	60%
	1 sens	HP	395	254	64%	52%
RD817 coté Artix	2 sens	Jour	13500	3200	24%	50%
	1 sens	HP	825	185	22%	41%
Accès Eurolacq2	2 sens	Jour		4600		90%
	1 sens	HP		265		82%

* Capacité résiduelle estimée selon :

- Calculs capacité Girabase pour l'Heure de Pointe du soir
- Calculs capacité Girabase avec un trafic plus dilué pour la journée

Le projet commercial générera **2282 véhicules/jour/sens**.

A l'heure de pointe du soir (période la plus chargée), la génération horaire du projet commercial sera de **265 véhicules/heure/sens**.

L'évolution du trafic induite n'est que de +6% au nord de l'accès A64 et +59% sur la branche entre les 2 giratoires.

La RD817 connaîtra +24% de trafic côté Artix et +6% côté Pau.

Les flux entrant dans les carrefours giratoires sont contenus en Heure de Pointe du Soir.

Compte tenu des volumes prévisibles, nous sommes en mesure d'affirmer que l'impact du projet restera limité en valeur absolue.

Les estimations de réserves de capacité montrent qu'aucune dégradation n'est à prévoir sur les carrefours desservant le projet.

Le nouveau carrefour giratoire d'accès à la zone Eurolacq2 ne connaîtra aucun dysfonctionnement dans la configuration envisagée.

Les axes plus éloignés ne seront pas impactés par le faible volume de trafic supplémentaire (l'équivalent de 4 véhicules toutes les minutes en plus).

Nous sommes en mesure d'affirmer que le projet de création d'une zone commerciale à Artix n'aura qu'un impact très limité sur la circulation.

2. MODALITES EN PHASE TRAVAUX

2.1. GENERALITES 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 :

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 ;
- 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 (éviter et réduire).
- Les mesures de limitation des apports en particules fines (éviter et réduire).
- La gestion de déchets de chantiers.
- Définitions et modalités des travaux.

- Le suivi des chantiers.

2.2. LES MESURES DE PREVENTION DES RISQUES DE POLLUTION ACCIDENTELLE (EVITEMENT ET REDUCTION)

Des mesures de prévention des risques de pollution accidentelle seront prises sur le chantier :

- 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.

2.3. LES MESURES DE LIMITATION DES APPORTS EN PARTICULES FINES (EVITEMENT ET REDUCTION)

Les phases de travaux sur les talus routier 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 filtre à paille au niveau des fossés existants afin de réduire les apports de MES ;
- 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.

2.4. LES MESURES VISANT A LIMITER LES INCIDENCES SUR LE CADRE DE VIE ET LA SANTE HUMAINE (EVITEMENT ET REDUCTION)

Rappelons que le secteur du projet s'inscrit dans un contexte industriel et commercial. Des habitations sont présentes au nord du futur giratoire, à environ 500m.

Les mesures concernent :

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

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 et en concertation avec les riverains. D'ores et déjà, il est envisagé les horaires suivants : 08h00 – 12h00 ; 13h00 – 18h00.

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 et de déviations les moins accidentogènes possible en concertation avec les différents gestionnaires des réseaux routiers sur le secteur (ASF, Département et commune d'Artix) (distance de sécurité, balisage et panneaux, etc.).
- Les déchets du chantier seront gérés.

2.4.1. La gestion des déchets de chantiers

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 envols 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.

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.

2.4.2. La gestion des espèces invasives

La présence de Renouée du Japon en pied de talus nord de la A64 implique

CONCLUSION

Le projet de giratoire est situé à proximité de la zone artisanale d'Eurolacq 2 et d'une zone industrielle, sur un secteur à faibles enjeux écologiques (talus routiers et voirie existante, végétation commune, dégradée et présence d'espèce invasive). Ce secteur ayant été largement remodelé et urbanisé par la présence de l'infrastructure routière et de la zone d'activité, il présente peu d'incidences sur l'environnement.

L'impact du projet sur la circulation routière, cumulée aux incidences du projet de centre commercial, ont été considéré comme faible.

Les eaux pluviales seront gérées via le réseau existant en bordure de talus routier, et conformément à la doctrine de la Police de l'eau.

Pour finir, des mesures d'évitement et de réduction des incidences en phase chantier seront prises par le MOE et les entreprises intervenantes.

Légende

— Représentation du projet

Sites Natura 2000

▨ ZPS "Barrage d'Artix et saligue du Gave de Pau"

▨ ZSC "Saligue du Gave de Pau"



0 200 400 600 m

