



Collectif Les Voix du Saison

À Monsieur le Commissaire enquêteur

*Objet : enquête publique « achèvement voie de la Soule » - Impact du projet sur les mobilités douces.*

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Par cet avis, nous tenons à vous exprimer notre totale opposition à ce projet, et à vous alerter sur le **coût carbone d'un tel projet et ses impacts sur le développement des mobilités douces en Soule.**

Le dossier mis à l'enquête par le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques (CD 64) ne présente aucune évaluation du coût « carbone » ou de l'émission de gaz à effet de serre de son projet routier, tant dans sa phase travaux (artificialisation de plus de 6 hectares de zones agricoles, naturelles et boisées qui sont pourtant des « pièges à carbone », consommation d'énergie fossile dans les opérations de terrassements, de construction d'ouvrages, de production et d'application d'enrobés bitumineux, ...) que dans sa phase d'exploitation (entretien, renouvellement des revêtements bitumineux, ...) et la circulation à grande vitesse générée par rapport à la situation initiale de la RD 11 actuelle.

**Alors que le cadre européen, nous impose une réduction de 55% de l'émission de gaz à effet de serre à 2030 et l'atteindre de la neutralité carbone en 2050, le projet du CD 64 s'inscrit à contre-courant de ces objectifs et vient aggraver le bilan carbone du territoire de la Soule, en totale contradiction avec l'ensemble des politiques publiques climatiques internationales, nationale, et locales.**

Le 12 juillet dernier, le Secrétariat général à la planification écologique (SGPE) a publié sa synthèse visant à atteindre les objectifs français de 2030 et 2050. Ce plan prévoit notamment d'augmenter de près de 93 000 Km le linéaire de pistes cyclables entre 2022 et 2030. Le CD 64 devra s'y conformer, et nous l'invitons à créer une voie cyclable sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée, en pleine cohérence avec son Plan vélo.

Contre toute attente, et en dehors de toute logique réglementaire, environnementale, climatique et sécuritaire, le CD 64 envisage pourtant de supprimer une partie du tronçon souletin de l'ancienne voie ferrée Puyoo-Mauléon au profit d'une nouvelle route départementale, parallèle à une route départementale existant à quelques centaines de mètres. Quelle peut être l'utilité publique d'un tel projet ? Mise à part quelques affirmations citées dans le dossier, rien ne permet à ce jour et objectivement de considérer comme tel ce nouveau projet routier.

A contrario, et à l'instar de nombreux autres territoires, cette ancienne voie ferrée se doit d'être valorisée en future voie cyclable et piétonne, comme cela est proposé ou identifié dans le Schéma National des Véloroutes, dans le Schéma Régional 2020 des Véloroutes (« axe 32 Sauveterre-Iraty », qui prévoit la traversée d'Espès et d'Abense de Bas, en passant par Mauléon), ainsi que dans le « Plan vélo » 2020 de ce même CD 64, en tant que futur itinéraire de « véloroute de la Soule » ou voie verte qui relierait Sauveterre à Tardets (cf. illustration cartographique jointe à la présente).

La cohérence des différents schémas de développement des axes cyclables vient conforter le caractère d'utilité publique de la valorisation de l'ancienne voie ferrée en voie verte ou Véloroute, que nous opposons au caractère d'inutilité publique de la voie rapide. **Une voie verte ouverte à l'ensemble des mobilités douces, qu'elles soient piétonnes ou cyclables, à visée touristique ou quotidienne.**

En effet, l'ancienne voie ferrée de Soule présente toutes les caractéristiques d'une future voie cyclable qui pourra être raccordée au réseau des voies cyclables départementales, régionales, nationales et européennes. L'ancienne voie ferrée est également un axe structurant du futur réseau souletin de voies cyclables qui permettrait, à terme, de relier l'ensemble des bourgs et quartiers traversés jusqu'à Mauléon, et plus au Sud jusqu'en Haute Soule. Une étude menée en 2019 par le Syndicat des Mobilités du Pays Basque a d'ailleurs confirmé ce tracé de voie cyclable qui emprunterait l'ancienne voie ferrée.

Le dossier mis à l'enquête évoque la création d'une « continuité cyclable » qui emprunterait l'actuelle RD 11 dont la circulation automobile serait « apaisée » avec des « conditions de sécurité améliorée ». Cela soulève plusieurs critiques :

- Le trafic automobile qui serait « capté » par la voie nouvelle serait de 2 500 à 3 000 véhicules (p. 15), sur un total de 4 489 à 4 847 véhicules (p. 3), soit entre 56% et 62% du trafic total. Ce qui veut dire que près de 40% du trafic actuel continuerait malgré tout à emprunter la RD 11 actuelle... Comment peut-on, dans ces conditions, affirmer que la circulation sera « apaisée » ou que les automobilistes qui emprunteraient l'ancienne RD 11 respecteraient les limitations de vitesse ?
- L'affirmation selon laquelle les conditions de sécurité seraient améliorées, ne peut être soutenue pour deux raisons principales : la circulation automobile restera importante générant un risque de collision plus important avec les cyclistes ou piétons dans la mesure où la vigilance sera moindre, et la vitesse de circulation tout aussi importante. Nous serons face à un faux sentiment de sécurité. La deuxième raison concerne la jonction « sud » de l'itinéraire cyclable de la RD 11 avec l'ancienne voie ferrée qui se ferait sur la nouvelle voie rapide au travers d'un carrefour « piéton » qui serait un véritable coupe gorge, sans parler des autres carrefours à « stop » entre la RD 11 et la voie rapide projetée. Imaginez-vous une famille du quartier de « Peko Herria » d'Espès, avec des enfants, se rendre à l'école du village en vélo ou à pied ? Cela relèverait de l'inconscience ou de l'irresponsabilité. Village « apaisée » pour les uns, village « dangereux » pour les autres... A noter que selon les propres dires du CD 64, les contraintes hydrogéologiques, avec une nappe presque affleurante, ne permettent pas de créer de passages inférieurs, seuls à même de sécuriser les itinéraires cyclables et piétons imaginés par le Département sur la RD 11...

Le dossier cite l'étude d'un projet de « voie douce » par la commune d'Espès-Undurein, qui serait connectée à « l'aménagement » cyclable proposé par le CD 64. Il est intéressant de constater que ce projet emprunte sur toute la partie nord l'ancienne voie ferrée... Le collectif salue cette belle clairvoyance des édiles de la commune, et ne peut que les inviter à poursuivre cette voie douce sur l'ancienne voie ferrée jusqu'au bourg d'Abense. La mise en place d'un feu tricolore pédagogique au croisement de l'ancienne voie ferrée avec l'actuelle RD 11 permettrait de sécuriser les futurs usagers de la « voie douce » (cyclistes, piétons et villageois) dans la traversée de la route, tout en apaisant la circulation actuelle. Il s'agit là d'un exemple parmi d'autres, mis en place d'ailleurs sur la commune du Conseiller départemental souletin, des solutions de sécurisation de la traversée des bourgs d'Espès et d'Abense-de-Bas. Et de noter que cette sécurisation ne serait plus possible si la voie rapide devait voir le jour, compte tenu des vitesses de circulation qui seraient bien trop élevées.

En conclusion, compte tenu des impacts sur les mobilités douces et la sobriété carbone à atteindre, nous ne voyons pas comment un tel projet pourrait être déclaré d'utilité publique.

Vous en souhaitant bonne réception, veuillez agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour le collectif,  
Didier Hall, Président des Voix du Saison.



*Copie aux membres du Conseil Municipal d'Espès-Undurein*

P.J. : illustration cartographique de la valorisation de l'ancienne voie ferrée en voie verte.