

## Enquête publique relative à :

- **la Déclaration d'Utilité Publique  
du projet d'achèvement de la Voie de la Soule  
sur les Communes d'Espes-Undurein et de Viodos-Abense de Bas**
- **la délimitation exacte des terrains à acquérir pour permettre la  
réalisation de cette opération**

## Rapport du Commissaire Enquêteur

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Cadre général</b>	<b>4</b>
1.1	Préambule	4
1.2	Objet de l'enquête	4
1.3	Cadre juridique de l'enquête	4
1.4	Présentation du projet	5
1.5	Composition du dossier	5
<b>2</b>	<b>Organisation de l'enquête</b>	<b>6</b>
2.1	Désignation du Commissaire Enquêteur	6
2.2	Arrêté préfectoral	6
2.3	Concertation et consultations menées en amont de l'enquête	6
2.3.1	Concertation préalable à la procédure d'enquête	6
2.3.2	Aspect foncier	7
2.3.3	Consultations préalables à l'enquête	7
2.4	Information effective du public	7
2.4.1	Publicité légale	7
2.4.2	Publicité locale	7
2.5	Déroulement de l'enquête	8
2.6	Clôture de l'enquête	9
<b>3</b>	<b>Traitement des observations du public</b>	<b>9</b>
3.1	Enquête DUP	11
3.2	Enquête parcellaire	24
<b>4</b>	<b>Analyse du commissaire enquêteur</b>	<b>28</b>
4.1	La conduite de l'analyse bilancielle	28
4.1	Analyse bilancielle du projet d'achèvement de la voie de la Soule	29
4.1.1	Justification du projet	29
4.1.2	Acceptabilité sociale	29
4.1.3	Santé publique et sécurité	30
4.1.4	Impact économique	31
4.1.5	Impact environnemental	31
4.1.6	Coût financier	31
4.1.7	Compatibilité avec les documents d'urbanisme et de planification territoriale	32
4.1.8	Intérêt général	32
4.1.9	Impact foncier	32

<b>5 Annexes</b> .....	<b>33</b>
5.1 Annexe 1 Procès verbal de synthèse .....	33
5.2 Annexe 2 mémoire en réponse .....	33
<b>6 Pièces jointes</b> .....	<b>33</b>
6.1 Dossier d'enquête .....	33
6.2 Registres d'enquête, COURRIERS ET PETITIONS .....	33
6.3 Courriels .....	33
6.4 insertions presse .....	33
6.5 certificats d'affichage .....	33
6.6 affichage complémentaire, PV du commissaire de justice .....	33
6.7 Envoi des lettres RAR aux propriétaires .....	33

# 1 CADRE GENERAL

## 1.1 PREAMBULE

Le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques a initié il y a plus de 20 ans l'aménagement de la « Voie de la Soule », route départementale RD11 qui dessert l'agglomération de Mauléon-Licharre et la Haute Soule depuis le nord du département. Le Conseil Départemental considère que cette voie constitue un maillon essentiel d'infrastructure contribuant au désenclavement du territoire.

Le projet soumis à enquête consiste à terminer l'aménagement de la « voie de la Soule » en créant une voie nouvelle permettant la déviation du bourg d'Espes-Undurein.

Le projet présenté, de nouvelle voie, a été retenu par le Conseil Départemental, suite à l'étude et à la présentation de plusieurs variantes qui ont fait l'objet de nombreux échanges au fil des années, et d'une concertation publique en 2021.

## 1.2 OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique porte donc sur ce projet qui nécessite la maîtrise foncière d'un ensemble de terrains.

Le Conseil Départemental a souhaité engager une procédure d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique, en vue de l'édition d'un arrêté de cessibilité.

**Deux enquêtes sont menées simultanément :**

- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de ce projet,
- l'enquête parcellaire qui a pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier et d'identifier avec exactitude les propriétaires.

L'enquête a pour objet de permettre l'information, la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

A l'issue de l'enquête le Commissaire Enquêteur rend son rapport et formule ses conclusions et avis motivés.

## 1.3 CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

Une demande d'examen au cas par cas a été adressée le 12 octobre 2020 par le Conseil Départemental à la Mission Evaluation Environnementale (DREAL Nouvelle Aquitaine). En application de l'article R 122-3 du code de l'environnement, la DREAL a signifié par arrêté préfectoral du 19 novembre 2020 que le projet n'était pas soumis à étude d'impact.

En conséquence, ces enquêtes publiques sont réalisées conformément aux prescriptions du code de l'expropriation, en particulier ses articles L 1, L110-1 et suivants, ainsi que R 111-1 à R 112-24 et L et R 311-1 à 311-3.

Par délibération du 25 novembre 2022, la Commission Permanente du Conseil Départemental a demandé l'ouverture d'une enquête publique.

## 1.4 PRESENTATION DU PROJET

Le projet consiste à créer une voie nouvelle qui sera raccordée à la RD 11 actuelle au niveau de l'entrée nord du bourg d'Espes et de l'entrée nord du bourg de Viodos-Abense de Bas. L'objectif poursuivi par le Conseil Départemental est de supprimer le trafic de transit de la traversée du bourg d'Espes-Undurein, de façon à limiter les nuisances et les risques pour les riverains, tout en améliorant la fluidité de ce trafic. Le Conseil Départemental met en avant également les enjeux économiques liés à l'accessibilité du territoire.

La voie est d'une longueur de 2140 m. Elle fait 10 m de large (2 voies de 3,50 m et 2 bandes multifonctionnelles de 1,50 m), hors accotements et talus. Elle est équipée d'un système d'assainissement routier aux normes. Des ouvrages de rétablissements hydrauliques et d'accès sont prévus.

Deux écrans acoustiques de longueurs respectives 215 m et 72 m et de 2,30 m de hauteur sont positionnés sur des secteurs de la voie. La couche de roulement est en enrobé acoustique.

Une partie du tracé est située sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée, devenue propriété du Département.

Le coût du projet de voie nouvelle est estimé à 5,5 M€ y compris les mesures compensatoires, auxquels s'ajoutent 0,43 M€ pour les acquisitions foncières.

Un itinéraire pour la continuité des aménagements cyclables et piétons entre Abense de Bas et l'école d'Espes-Undurein a été étudié. Ses conditions de réalisation restent à définir, mis à part deux tronçons de cheminement piétons et cycles entre l'école et l'église d'Espes-Undurein et au niveau du cimetière de Abense de Bas qui sont inclus dans le projet.

Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas (cf ci-dessus). Un dossier loi sur l'eau a été déposé et est en cours d'instruction par la DDTM.

## 1.5 COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête mis à disposition du public dans les mairies d'Espes-Undurein et de Viodos-Abense de Bas, ainsi que sur le site internet de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques, comprend :

Un dossier technique réunissant les pièces des deux enquêtes, incluant :

- une notice explicative qui précise :
  - le bénéficiaire de la DUP
  - l'opportunité du projet
  - la présentation du projet
  - les raisons qui ont conduit à retenir le projet
- le déroulement et le bilan de la concertation
- le plan de situation et le plan général des travaux au 1/2000<sup>e</sup>
- les caractéristiques des principaux ouvrages
- l'estimation des dépenses
- la décision de la DREAL à la demande d'examen au cas par cas
- l'enquête parcellaire :
  - le plan général parcellaire au 1/2000<sup>e</sup>
  - l'état parcellaire
  - l'estimation de la DIE

-les annexes :

- les dispositions prises pour la protection des chiroptères
- l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France
- les documents relatifs à la concertation :
  - tableau des contributions par courriels
  - tableau des contributions par courriers
  - registres des 2 communes
  - relevé de décision de la réunion du 08/04/2021 de présentation du bilan
- l'arrêté préfectoral du 19 novembre 2020 portant décision d'examen au cas par cas
- la délibération du Conseil Départemental du 25 novembre 2022

Un dossier administratif incluant :

- l'arrêté préfectoral N°23-20 du 2 août 2023 portant ouverture de l'enquête
- le certificat d'affichage
- la copie de l'avis d'enquête
- le registre d'enquête DUP
- le registre d'enquête parcellaire

## **2 ORGANISATION DE L'ENQUETE**

### **2.1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Par décision n° E23000059/64 en date du 28 juillet 2023, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Pau a désigné M. André Villemur en qualité de Commissaire Enquêteur.

### **2.2 ARRETE PREFECTORAL**

Les enquêtes ont été ouvertes par Arrêté Préfectoral N°23-20 du 2 août 2023, la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques étant l'autorité organisatrice.

### **2.3 CONCERTATION ET CONSULTATIONS MENEES EN AMONT DE L'ENQUETE**

#### **2.3.1 Concertation préalable à la procédure d'enquête**

Le Conseil départemental a organisé une concertation publique avec les habitants d'Espes-Undurein et de Viodos-Abense de Bas.

Elle s'est déroulée sur 3 semaines, du 15 février au 5 mars 2021. Elle a fait l'objet d'une information du public par voie de presse, par publipostage et par affichage.

Des registres ont été mis à disposition dans les deux mairies, pour le recueil des remarques qui pouvaient également être faites par courrier ou courriel.

34 contributions ont été enregistrées provenant de riverains, habitants, propriétaires fonciers, exploitants agricoles. Une contribution a été formulée par quatre conseillers municipaux de Viodos-Abense de Bas et par le Syndicat mixte des Gaves d'Oloron et de Mauléon et leurs affluents.

Le bilan de la concertation a été adressé en mai 2021 aux maires de Viodos-Abense de Bas, d'Espes-Undurein, Charritte de Bas et Mauléon-Licharre. Le bilan et les fichiers associés ont été (et sont toujours) consultables sur le site internet du Département.

Des réponses individuelles ont pu être adressées aux contributeurs ayant communiqué leurs coordonnées.

Après analyse de ces contributions, le Département a décidé de poursuivre les études.

Le projet mis à l'enquête publique est basé sur celui présenté à la concertation, intégrant des compléments et des améliorations résultant de la phase de concertation.

### **2.3.2 Aspect foncier**

Au second trimestre 2023, une proposition d'achat, accompagnée d'un formulaire de promesse de vente a été envoyée par courrier aux divers propriétaires.

### **2.3.3 Consultations préalables à l'enquête**

- Préparation et organisation de l'enquête

Pendant la période de préparation de l'enquête et au cours de celle-ci, des échanges ont eu lieu entre la commissaire enquêteur et l'Autorité Organisatrice représentée par Monsieur Guilhaudis et Mesdames Mirassou et Vigneaux, notamment pour définir :

- la durée de l'enquête (qui doit être supérieure à 15 jours)
- les lieux et nombre des permanences (qui ne sont pas obligatoires)
- les modalités d'accès au dossier
- les modalités de transmission des observations

- Consultation du Département porteur de projet

Le mardi 29 août le commissaire enquêteur a rencontré, à la mairie d'Espes-Undurein, à sa demande, Monsieur Laurent Elissalde, Directeur adjoint des Routes et Infrastructures, Chef de Service Etudes et Programmation Infrastructures, ainsi que Monsieur Jean-Baptiste Lataillade, Technicien en bureau d'études au sein du même service. Lors de cette réunion, un ensemble de points concernant le projet ont été abordés. La réunion a été suivie d'une visite du site. (le 18 août, le commissaire enquêteur s'était déjà rendu sur les lieux, pour bien visualiser le contexte du projet). Plusieurs échanges ont eu lieu ensuite au cours de l'enquête.

## **2.4 INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC**

### **2.4.1 Publicité légale**

- L'enquête publique a été annoncée par voie de presse conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral. L'avis est paru le 23 août et le 5 septembre dans la République des Pyrénées et dans Sud-Ouest. (cf PJ 4)
- L'avis a été publié par voie d'affiche le 21 août, à la mairie d'Espes-Undurein et à celle de Viodos-Abense de Bas
- L'avis d'enquête a été consultable sur le site internet de la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques à partir du 4 septembre.
- En ce qui concerne l'enquête parcellaire, conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral, une notification individuelle a été envoyée par courrier RAR, par le Département, le jour de l'ouverture de l'enquête, aux 30 propriétaires et usufruitiers connus.

### **2.4.2 Publicité locale**

- L'avis d'enquête a été affiché à l'initiative du Département en 5 endroits, visibles de la rue, le long du tracé du projet à partir du 17 août. Cet affichage a été constaté par un Commissaire de justice (cf le PV de constat en PJ 6).
- L'avis d'enquête a été consultable sur le site internet du Département à partir du 22 août.

## 2.5 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### ➤ Modalités

Les modalités de déroulement de l'enquête ont été définies par l'arrêté préfectoral 23-20 du 2 août 2023.

L'enquête s'est déroulée du lundi 4 septembre 9 h 00 au vendredi 22 septembre 12 h 00.

3 permanences ont été tenues par le Commissaire Enquêteur :

- le 4 septembre de 9 h à 12 h 30 à la mairie d'Espes-Undurein
- le 13 septembre de 9 h à 12 h à la mairie de Viodos Abense de Bas
- le 22 septembre de 9 h à 12 h à la mairie d'Espes-Undurein

### ➤ Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans un climat parfois tendu, quelques échanges vifs entre personnes d'avis opposés, lors de la première permanence à Espes-Undurein, qui ont nécessité l'intervention du commissaire enquêteur, pour faire évacuer la salle, dans laquelle plusieurs personnes avaient pénétré pour consulter le dossier, alors que d'autres inscrivait leurs observations sur les registres. Un affichage informant du projet présent dans la salle de la mairie d'Espes-Undurein où se déroulait la première permanence a été retiré d'un commun accord avec monsieur le maire.

Par la suite, l'enquête s'est déroulée sans incident notable, malgré le niveau de tension perceptible entre partisans et opposants au projet ; l'enquête s'est déroulée de façon conforme.

Le commissaire enquêteur remercie messieurs les Maires et le personnel des mairies pour leur contribution efficace au bon déroulement de l'enquête.

### ➤ Bilan quantitatif de la participation à l'enquête

Le nombre d'observations formulées sur les registres mis à la disposition du public dans les 2 mairies s'établit ainsi :

- registre DUP Espes-Undurein (RDEU pour les inscriptions sur le registre et CDEU pour les courriers) : 67
- registre DUP Viodos Abense de Bas (RDVA) : 21
- registre Parcellaire Espes-Undurein (RPEU) : 12
- registre parcellaire Viodos Abense de Bas (RPVA) : 0

**Soit au total, 100 observations écrites ou annexées dans les registres.**

Le nombre d'observations formulées par d'autres moyens a été le suivant :

**-204 observations par courriel dont 58 courriels avec courrier ou note en pièce jointe**

**-10 courriers postaux** (compris dans le décompte des 67 observations du registre d'Espes-Undurein)

-Une **double pétition** initiée en mars 2021, sur support numérique, **signée par 633 personnes** a été déposée lors de la permanence de Viodos Abense de Bas

-un **courriel type** assimilable à une pétition a été reçu en **40 exemplaires (compris dans les 204 courriels)**

**-244 courriers types** portant sur 5 thèmes différents, assimilables également à une pétition **signés par 100 personnes différentes** ont été déposés en mairie ou remis lors des permanences.

**Plusieurs observations ont été formulées par des associations, collectifs, syndicat mixte, établissement public.**

**10 personnes** ont été reçues lors de la permanence du 4/09 à la mairie d'Espes-Undurein, plusieurs autres se sont présentées sans laisser d'observation sur le moment

**11 personnes** ont été reçues lors de la permanence à la mairie de Viodos-Abense de Bas

**14 personnes** ont été reçues lors de la permanence du 22/09 à la mairie d'Espes-Undurein,

Compte tenu des contributions déposées plusieurs fois et des contributions par courriels ou formulaire, **ce sont plus de 300 personnes qui se sont exprimées** (hors pétitions).

Cela constitue une **participation très élevée**.

## 2.6 CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête a été clôturée comme prévu le 22 septembre à 12 h 00.

Le procès verbal de synthèse a été notifié et commenté au Département lors d'une réunion le 4 octobre (cf annexe 1)

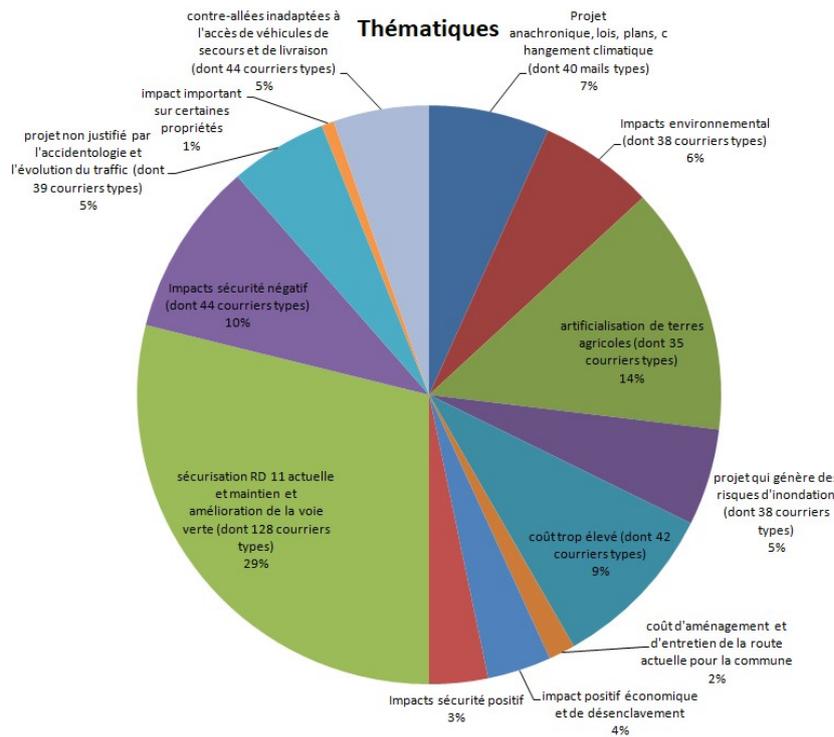
Le mémoire en réponse est parvenu au commissaire enquêteur, par voie électronique, le 19 octobre (cf annexe 2) .

Suite à sa demande, un délai supplémentaire a été accordé par l'Autorité Organisatrice, au commissaire enquêteur pour la remise du rapport d'enquête ; délai justifié par la forte participation du public et le nombre d'observations.

## 3 TRAITEMENT DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le tableau ci-dessous donne une photographie des sujets principaux sur lesquels le public s'est exprimé.

<b><u>Sujets principaux cités dans les observations</u></b>	<b><u>Nombre de citations</u></b>
Manque de concertation en amont (dont 42 courriers types)	58
Projet anachronique, lois, plans, changement climatique (dont 40 courriers types)	68
Impacts environnemental (dont 38 courriers types)	65
artificialisation de terres agricoles (dont 35 courriers types)	141
projet qui génère des risques d'inondation (dont 38 courriers types)	55
coût trop élevé (dont 42 courriers types)	96
coût d'aménagement et d'entretien futur de la route actuelle pour la commune	15
impact positif économique et de désenclavement	36
Impacts sécurité positif	33
sécurisation RD 11 actuelle et maintien et amélioration de la voie verte (dont 128 courriers types)	294
Impacts sécurité négatif (dont 44 courriers types)	99
projet non justifié par l'accidentologie et l'évolution du trafic (dont 39 courriers types)	55
impact important sur certaines propriétés	7
contre-allées inadaptées à l'accès de véhicules de secours et de livraison (dont 44 courriers types)	54
<b>Total</b>	<b>1076</b>



### Observations enquête DUP

Les observations du public peuvent être regroupées et synthétisées en 9 thèmes principaux :

1. le manque de concertation et d'échanges en amont de l'enquête
2. le bien fondé du projet
3. la justification du projet
4. les projets alternatifs
5. l'Impact environnemental
6. l'impact économique
7. la sécurité de la nouvelle configuration
8. le devenir de la RD 11 actuelle
9. l'impact sur les propriétés et les nouveaux riverains

A ces observations générales s'ajoutent 8 observations particulières ou individuelles. Le commissaire enquêteur a également posé des questions en complément.

### Observations enquête parcellaire

Observations d'ordre général :

1. le manque de concertation et d'échanges
2. Indemnisation de la dépréciation des biens

Observations particulières ou individuelles.

Le procès verbal de synthèse des observations est joint en annexe ainsi que le mémoire en réponse du Département. Les questions (en noir) et réponses (du Département en bleu) sont reprises ci-dessous, les commentaires du commissaire enquêteur sont en encadré.

### 3.1 ENQUETE DUP

#### Observations générales classées par thème

##### 1. Manque de concertation et d'échanges en amont de l'enquête

Manque de concertation et d'explications de la part du Département, sur les raisons du choix de la solution retenue parmi les solutions alternatives envisagées et proposées, ainsi que sur les dispositions constructives prévues (carrefours, contre-allées, voies de rétablissement, murs antibruit...).

La concertation organisée en 2021 en pleine période perturbée par la COVID, n'a fait l'objet d'aucune réunion de présentation et d'échange avec le public.

Il n'y a pas eu d'information non plus depuis.

*(cf par exemple mail M. Arrate n°59, registre M. et Mme Sicre RDEU 53 ..., registre Viodos-Abense de Bas Mme Giselle Lougarot N° 6...)*

#### Réponse

*Plusieurs rencontres avec les communes de Viodos-Abende de Bas et Espès-Undurein ainsi que les différentes associations (Les voix du Saison, Les riverains de la RD11) ont été organisées et tous les documents (études, plans, données) demandés ont été partagés.*

*Les raisons du choix de la solution retenue, ont été exposées lors de la concertation publique qui s'est déroulée du 15 février au 5 mars 2021.*

*La concertation publique s'est déroulée du 15 février au 5 mars 2021, entre les deux périodes de confinement national (deuxième confinement national du 30 octobre au 15 décembre 2020 et troisième confinement national du 3 avril au 3 mai 2021).*

*Des publicités pour cette concertation ont été faites dans la presse sur quatre journaux d'information (Sud- Ouest Pays Basque, La semaine du Pays Basque, Mediabask, La République).*

*Le public était invité à consulter le site du Département pour s'informer de l'avancement du projet sur le lien suivant : <https://le64.fr/lactualite-du-departement/projet-voie-de-la-soule> et à formuler des observations à l'adresse mail spécifique créée pour le projet : [concertation.voiedelasoule@le64.fr](mailto:concertation.voiedelasoule@le64.fr).*

*Depuis 2021, des rencontres ont été organisées par les services du CD64, sur place et chez les riverains concernés afin de discuter des propositions d'aménagement telles que les voies de rétablissement, les contre-allées, les carrefours et les écrans acoustiques.*

*Toutes les personnes concernées par le projet ont été contactées, certains riverains n'ont pas répondu favorablement aux propositions de rencontres de la part des services du Département.*

*Dont acte. Il est à noter que la concertation (qui était facultative) organisée par le Département a fait l'objet de 34 contributions (cf dossier p 19), ce qui laisse penser que la publicité qui en avait été faite a été efficace.*

##### 2. Bien fondé du projet

Ce projet est jugé d'un autre temps, dans un contexte de changement climatique et de transition écologique, à l'encontre de l'accord de Paris...

Il va aussi à l'encontre des textes de loi et des orientations nationales et locales comme :

-la loi LEMA

- la loi Différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification
- la loi climat et résilience
- la loi zéro artificialisation nette
- Le plan mobilité Pays Basque Adour
- le plan régional des véloroutes
- le plan vélo du 64
- le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine
- le SCOT
- le PADD
- le RNU, le PLU et le PLUI à venir

*(cf notamment mails génériques n° 2..., mail association Lurzaindia n° 44, Mme Mathilde Agor N° 102, Mme Natacha Roussel N° 19,, mail SEPANSO N° 180 ...)*

### **Réponse**

*Le projet est souhaité par les élus du territoire, la création de cette voie nouvelle vise à sécuriser l'itinéraire de transit entre l'agglomération de Mauléon et celles de Saint Palais et de Salies de Béarn et faciliter l'accès à l'autoroute.*

*Le projet répond à un besoin d'aménagement du territoire ayant pour objectif le désenclavement et le développement économique de la Soule.*

*Les objectifs attendus du projet sont les suivants :*

- *finalisation de l'aménagement de l'itinéraire Voie de la Soule,*
- *améliorer la fonction de transit de la RD11 et faciliter l'accès à l'autoroute A64,*
- *meilleure fluidité et attractivité de l'itinéraire,*
- *déviation complète du bourg d'Espès,*
- *sécuriser les déplacements au sein des centres-bourgs et diminuer les nuisances générées par la circulation actuelle,*
- *améliorer le cadre de vie des habitants et favoriser les échanges locaux,*
- *impacts fonciers et environnementaux réduits,*
- *continuité des aménagements en faveur des piétons et des cycles.*

*Cet aménagement routier a été calé au maximum sur les emprises de l'ancienne voie ferrée afin d'en limiter les impacts.*

*Ce projet ne va pas à l'encontre du plan vélo 64, il est parfaitement cohérent avec le principe de liaison cyclable entre Mauléon et Sauveterre. La réalisation du projet de voie nouvelle permettra ainsi d'utiliser la RD11 existante (page 14 du dossier) dans le cadre de cette liaison cyclable pour relier Mauléon à Sauveterre.*

*Concernant la LEMA, un dossier a été déposé par le Département, il est en cours d'instruction par la DDT, le projet fera l'objet d'un arrêté de prescription.*

*Le projet est inscrit dans le plan de mobilité Pays Basque-Adour. Il ne remet pas en cause le plan vélo des Pyrénées-Atlantiques 2020, pour peu que la partie déviée de RD 11 existante, soit bien aménagée pour assurer la continuité de la véloroute de la Soule.*

*Le projet est a priori compatible avec le PLU actuel d'Espes-Undurein et le RNU pour la carte communale de Viodos Abense de Bas. Le PLUI en cours d'élaboration devra être mis en compatibilité, le cas échéant, avec le projet.*

### 3. Justification du projet

#### - Économique

Le projet est indispensable pour le développement économique de la Soule, celui des entreprises de la vallée et de l'emploi (*cf notamment mail n° 178 des entreprises et les mails d'élus*).

Le projet n'est pas indispensable au désenclavement de la Soule, la traversée d'Espes-Undurein n'est pas pénalisante, l'apport de la déviation sera marginal, voire nul. Gain de temps minime pour les automobilistes et transporteurs.

Quelle évaluation est faite de son intérêt économique ?

*(cf par exemple mail M. Vissler n°30, mail M. Jean-Bernard Aguer n° 31, Mme Sarah Hutter N° 161, M. Hugues Jamboué N° 172...)*

#### Réponse

*Le projet est souhaité par les élus du territoire, il répond à un besoin d'aménagement du territoire ayant pour objectif le désenclavement et le développement économique de la Soule.*

*C'est un axe qui relie dans sa partie sud, l'agglomération de Mauléon à Salies de Béarn et qui a pour objectif également de faciliter l'accès au diffuseur autoroutier de l'A64. C'est un projet qui favorisera l'attractivité de l'itinéraire et du territoire.*

*Ce sera un itinéraire économique fortement amélioré en lien avec l'agglomération de Mauléon-Licharre et desservant ce secteur depuis les vallées des gaves de Pau et d'Oloron et du Pays Basque.*

*Le gain de temps n'a jamais été un objectif du projet, ni un argument avancé par le Département.*

*Le dessein principal étant la sécurisation de la traversée des bourgs eu égard au report du trafic de transit sur la voie nouvelle.*

*Le Département considère qu'un des intérêts du projet est de faciliter l'accès à l'agglomération de Mauléon qui de ce fait sera plus attractive économiquement, mais le gain n'est pas estimé quantitativement.*

#### - Sécurité

Une majorité de riverains de la route actuelle considère que la traversée d'Espes par la RD11 actuelle est dangereuse, la circulation des véhicules une nuisance.

*(cf par exemple registre d'Espes-Undurein, Association des riverains de la RD11 N° 8, M. Arhancetebehere N° 37, Mme Jaureguy N° 38, Michel Ibarra, maire d'Espes-Undurein N° 16, Mme Bohoteguy N° 42...)*

Ce constat n'est pas partagé par tous, les données d'accidentologie sont contestées.

*(cf par exemple, mail collectif voix du Saison N° 196, mail Frantxo Camus N° 42...)*

Il faut aménager la route actuelle pour les piétons et les cyclistes, ajouter des dispositifs pour réduire la vitesse et la sécuriser.

*(cf par exemple mail Frantxo Camus N° 42 avec plans d'une étude de 2013 associés, mail collectif voix du Saison N° 196, mail N° 197 de Mme Marie-Pierre Cabanne Conseillère Départementale...)*

#### Réponse

*La création de cette voie nouvelle vise à sécuriser l'itinéraire de transit depuis Mauléon vers le canton de Saint Palais et celui de Salies de Béarn.*

*Les données d'accidentologie sont établies par le SDIS et la gendarmerie, elles sont donc absolument incontestables. En termes d'accidentologie, la section de la RD11 actuelle concernée a enregistré depuis 2012 quatorze interventions SDIS pour une douzaine de blessés et un tué.*

*Les déplacements seront ainsi sécurisés au centre bourg par le fait d'une circulation apaisée.*

*Le cadre de vie au sein des centre-bourgs se trouvera fortement amélioré.  
Comme indiqué dans le dossier, la solution de l'aménagement de l'existant n'a pas été retenue par le Département car elle n'offre pas de réponse pour traiter l'ensemble des problèmes de sécurité liés à l'existence de nombreuses sorties privées ou de voies latérales débouchant sur la RD11 avec un trafic conséquent de l'ordre de 4 900 véhicules/jour.*

*Dont acte.*

- Nuisances

Les riverains de la route actuelle subissent les inconvénients de la circulation des véhicules.

*(cf par exemple registre de Viodos Abense de Bas, M. et Mme. Demange N° 5).*

Par contre les données concernant le trafic et son évolution sont remises en cause par plusieurs personnes, notamment le comptage de septembre 2019 qui aurait été faussé par une manifestation automobile, certains voient le trafic augmenter, d'autres diminuer. Quelles références pour évaluer ce trafic et son évolution ?

*(cf par exemple registre d'Espes-Undurein, Mme Marie-Pierre Vernassière, maire de Lichos N°17, Mme Anne-Marie Saucès N° 46, mail M Régis Lougarot N° 111, mail collectif voix du Saison N° 196...)*

Le trafic local résiduel sur la RD11 sera important et le village aura donc deux voies de circulation impactantes au lieu d'une.

Les protections et dispositions prévues permettent-elles de satisfaire en tout lieu les normes de niveaux sonores ?

Réponse

*La RD11 supporte près de 4 900 véhicules par jour dont 4.8% de poids lourds.*

*Environ 70% des véhicules devraient emprunter cette future voie de déviation, dont la totalité des poids lourds.*

*Les niveaux de trafic attendus sur cette nouvelle voie seront de l'ordre de 3 000 à 3 500 véhicules par jour, dont 6% de poids lourds.*

*Le trafic local résiduel sur la RD11 actuelle sera donc de l'ordre de 1 400 à 1 900 véhicules par jour ce qui représente un trafic apaisé.*

*Une étude acoustique a été menée par un bureau d'études spécialisé dont les conclusions préconisent l'implantation de protections phoniques afin de satisfaire en tout lieu les normes des niveaux sonores générés par la nouvelle infrastructure.*

*Les services du Département ont proposé des rencontres aux personnes concernées par l'écran acoustique au droit de la contre-allée. Cependant, certains riverains n'ont pas répondu favorablement à ces propositions.*

*En plus de ces écrans acoustiques, le Département s'est engagé pour ce projet à prévoir l'application d'un enrobé phonique pouvant diminuer le bruit de roulement jusqu'à 5 dB(A) comparé à une couche de roulement classique. Sachant que chaque réduction de 3 décibels correspond à une intensité sonore du trafic divisée par deux.*

*Le Département maintient ses données concernant le trafic et sa future répartition. Au-delà de la réduction globale du trafic dans la traversée du village d'Espes qui limitera de fait les nuisances, en particulier dues aux poids lourds en transit, des aménagements seront nécessaires pour que la circulation soit réellement apaisée. **(cf recommandation N° 1).***

*Le commissaire enquêteur prend note des dispositions prévues pour réduire les nuisances sonores au niveau de la nouvelle route : écrans et couche de roulement acoustiques.*

- Coût

Le coût du projet semble très excessif en regard des gains escomptés.

Le coût a été réévalué à 6 M€, est-il budgété ?

*(cf par exemple registre Espes-Undurein, M. André Gailhardet N° 6, M. Pierre Pataracoity N° 52, registre Viodos Abense de Bas, M. Alain Ondarts N° 14....).*

**Réponse**

*Le coût du projet est en adéquation avec les enjeux de développement de la Soule et envers les enjeux de sécurité des déplacements ; son coût a été budgété par le Département.*

Dont acte.

#### 4. Projets alternatifs

Plusieurs projets alternatifs ont été envisagés et évoqués depuis le début des aménagements de la voie de la Soule.

Un projet alternatif, demandé par de nombreuses personnes consiste en la sécurisation de la RD11 actuelle, ce qui permettrait de conserver l'emprise de l'ancienne voie ferrée pour l'aménagement d'une voie verte continue depuis Charritte jusqu'à Mauléon ; chemin qui est utilisé actuellement pour la promenade. L'économie d'investissement permettrait de financer l'aménagement de la voie verte, avec également une accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite.

*(cf par exemple mail collectif voix du Saison N° 182, courrier type exemple mail N° 88, mail Mme Jacqueline Hastaran N° 164, M. Guillaume Rousseau N° 165, registre Viodos-Abense deBas, Mme Cindy Ferreira Santos N° 7...)*

Une autre configuration proposée par certains serait le passage de la route sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée depuis Undurein ou Charritte jusqu'à Viodos ou Mauléon, ce qui limiterait l'impact sur les terres agricoles. Configuration qui avait été envisagée par le passé.

*(cf par exemple registres Espes-Undurein, M. François Faurie N° 40, M. JC Sallado RPEU 7, M. Eric Barlet N° 31, M. Michel Sicre RPEU 10, mail, ASA d'Espes-Undurein N° 43....)*

Parmi les projets alternatifs qui avaient été envisagés, lesquels ont fait l'objet d'études ?

Quelles sont les raisons techniques, financières.... , pour lesquelles ils n'ont pas été retenus ?

**Réponse**

*Comme indiqué dans le dossier, l'aménagement en place de la RD11 n'a pas été retenue par le Département car elle n'offre pas de réponse pour traiter l'ensemble des problèmes de sécurité liés à l'existence de nombreuses sorties privées ou de voies latérales débouchant sur la RD11.*

*Un tracé plus long jusqu'à Undurein a été abandonné suite aux demandes exprimées dans les années 2010, eu égard notamment à la proximité de l'école et des services publics.*

*De plus, ce tracé aurait représenté un linéaire plus important d'environ 0.7km, soit 1/3 de linéaire supplémentaire que le projet retenu à ce jour, avec donc des impacts plus importants en termes d'emprises, de nuisances et de coût.*

*Aussi ce tracé aurait également présenté de grandes lignes droites défavorables à la sécurité routière et qui ne sont pas recommandées en conception routière.*

*Les avis sont partagés sur les différentes possibilités d'aménagement. Le dossier comprend des comparatifs entre des variantes de la solution retenue, mais n'intègre pas de comparatif précis sur les tracés alternatifs évoqués dans les observations. Ce comparatif aurait permis de mieux expliquer et de clarifier le choix.*

## 5. Impact environnemental

Le dossier ne présente pas le bilan CO2 du projet, en ce qui concerne la réalisation des travaux et l'évolution vis-à-vis de la situation actuelle ou des projets alternatifs.

*(cf par exemple mail collectif voix du Saison N° 182)*

Le projet est très pénalisant, il entraîne l'artificialisation de plus de 4 ha ou 6 ha de terres naturelles, forestières ou agricoles. En outre, il favorisera les opportunités de créer de nouvelles ZAC ou de zones constructibles.

*(cf par exemple mail collectif voix du Saison N° 179, mail association ELB Confédération Paysanne du PB N°131, Chambre d'Agriculture N° 134, association EUSKAL HERRIKO N° 127, Mme Louise Frugier N° 184, mail SEPANSO N° 180, association CADE N° 181, association Lurzaindia N° 44, courrier type exemple mail N° 90....)*

Le dossier présenté à l'enquête ne contient aucun document relatif à une déclaration loi sur l'eau, ni aucune étude ou notice d'incidence.

Le projet se situe en zone Natura 2000, il a un impact sur la biodiversité, les zones humides, il ne respecte pas le code de l'environnement.

*(cf par exemple mail collectif voix du Saison N° 183, SEPANSO N° 180, LPO N° 181, courrier type exemple mail N° 89, M. Jean-Philippe Etienne N° 185, Mme Joana Etchart N° 71....)*

L'impact sur les Chiroptères est sous-évalué.

*(cf mail, LPO N° 181....)*

Des aménagements doivent être prévus pour réduire l'impact environnemental comme des bassins de rétention des eaux de ruissellement, la plantation de couverts végétaux, des banquettes et passages pour la loutre...

*(cf mail, Syndicat Mixte des Gaves d'Oloron de Mauléon et Affluents N° 86....)*

Le dossier n'aborde pas les risques de pollution de la phase chantier.

*(cf mail, collectif voix du Saison N° 183....)*

Le projet génère des risques accrus d'inondation, les éléments du dossier ne permettent pas de justifier du bon dimensionnement des ouvrages hydrauliques prévus. En particulier les risques d'augmentation des inondations de nappe.

*(cf mail, Syndicat Mixte des Gaves d'Oloron de Mauléon et Affluents N° 86, SEPANSO N° 180, collectif voix du Saison N° 183, M. François Lagrange N° 57....)*

### Réponse

*Surface artificialisée par le projet sur les destinations et usages actuels du foncier :*

*- zone agricole : 37 735 m<sup>2</sup>,*

*- zone naturelle : 205 m<sup>2</sup>,*

*- aucune emprise sur des surfaces forestières.*

*A la suite de la demande d'examen au cas par cas en date du 8 octobre 2020 adressée à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, la préfète de la région Nouvelle-Aquitaine a pris un arrêté le 19 novembre 2020 dispensant le projet d'une évaluation environnementale.*

*Le projet dans son dossier d'examen au cas par cas précise que le projet se situe à proximité du site natura 2000 « le Saison » mais il n'est pas directement dans le périmètre ;*

- Une première zone de reprise de l'existant entre 10 et 15 m du Saison
- Une seconde zone de reprise de voie nouvelle à environ 60 m du Saison

*Dans ce dossier d'examen au cas par cas, le Département s'est engagé à mettre en oeuvre des mesures afin d'éviter ou réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine:*

- mesures d'insertion en faveur des chiroptères comme des haies, panneaux en dur, bandes rugueuses sur chaussée
- respect de périodes de travaux vis-à-vis des cycles végétatifs des espèces patrimoniales recensées
- mise en oeuvre d'aménagements spécifiques de franchissements d'ouvrages hydrauliques (passages à faune)
- respect des préconisations de l'ABF
- dispositifs de traitement des eaux de ruissellement avant rejet
- création de bassins de rétention

*L'impact sur les chiroptères a été évalué par le diagnostic faune/flore réalisé en 2020.*

*Une étude pour la prise en compte des chiroptères a donc été réalisée fin 2022 à la suite de laquelle le Département a prévu les mesures d'insertion citées ci-dessus qui seront mises en place lors des travaux de cette nouvelle voie.*

*Une étude hydraulique a été réalisée par un bureau d'études spécialisé, mandaté par le Département. Les 4 ouvrages hydrauliques existants de rétablissement des écoulements des bassins versants ont été redimensionnés pour un évènement centennal, tout comme les 3 ouvrages sur cours d'eau dont un ouvrage neuf à créer.*

*Le dossier présente les caractéristiques principales des ouvrages hydrauliques (§5, page 23 du dossier).*

*Une étude géotechnique a également été réalisée et a pris en compte la présence des eaux souterraines à faible profondeur. Cette étude a donc préconisé des solutions par radier en béton armé pour l'ensemble des ouvrages (les radiers seront assis au sein des argiles limono-graveleuses par l'intermédiaire d'une couche de forme).*

*A ce titre, un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau a été déposé le 4 août 2023 au service eau de la Préfecture.*

*Les mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet en phase travaux seront prises en compte et exigées dans les cahiers des charges. Les entreprises retenues pour les travaux devront respecter le schéma organisationnel du plan de respect de l'environnement (SOPRE) défini par le Département ; celui-ci mentionnera notamment les périodes sensibles du cycle de vie des espèces du milieu naturel (faune et flore).*

*Le projet impacte essentiellement des zones agricoles, peu de zone naturelle et pas de zone forestière. Le projet n'est pas en ZNIEFF II, mais est bien à l'intérieur du site Natura 2000 Saison. Si la DREAL a pris un arrêté dispensant d'une étude d'impact, le projet a bien fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale et les mesures de réduction d'impact sur les espèces et habitats protégés ont été intégrées, elles seront à compléter suite à l'instruction du dossier de déclaration loi sur l'eau en cours d'instruction.*

*Concernant les aspects hydrauliques, le Département a intégré cette problématique, il reprend dans sa réponse, le contenu du dossier mis à l'enquête qui précise les dispositions prises pour tenir compte du contexte des écoulements et de la proximité de la nappe.*

*Le commissaire enquêteur note que pour la préservation de l'environnement lors de la phase travaux, un référentiel organisationnel sera imposé aux entreprises intervenantes.*

## 6. Impact économique

Le passage de la route va impacter un réseau d'irrigation de 14 ha de terres agricoles. Des investissements importants seront nécessaires pour l'adapter ou compenser par l'équipement de nouvelles parcelles.

*(cf mail, ASA d'Espes-Undurein N° 43....)*

L'impact sur les propriétés agricoles, problème d'accès, de difficultés d'exploitation et de perte de revenus pour les agriculteurs est souligné.

*(Observation mail n° 103, M. Jean William Marcel, avocat de M. Jean-Bernard Cascu, M. Jacques Esconobiet, mail N° 23)*

Avec la création de la nouvelle route, une entreprise de réparation et de vente d'automobiles va être pénalisée par la réduction du trafic devant son atelier.

*(cf mail, M. Alain Mercapide N° 50, registre Espes-Undurein Mme Marie-Christine Aguer N° 6 et 58....)*

Le passage de la route à proximité de gîtes touristiques va les rendre inlouables, d'où une perte de revenu pour les propriétaires.

*(cf registre Espes-Undurein, M. Sylvain Saucès N° 47)*

Quelles dispositions peuvent être prises pour éviter, réduire ou compenser ces impacts économiques ?

### Réponse

*Le Département s'engage à rétablir les réseaux d'irrigation et les accès nécessaires aux parcelles agricoles impactées.*

*Dans le cadre des travaux, des dispositions seront prises afin de réduire et limiter les nuisances, notamment concernant le gîte touristique qui sera à ce titre protégé des nuisances sonores par un écran acoustique.*

*Le commissaire enquêteur note que le Département s'engage à mettre tout en œuvre pour limiter l'impact du projet sur les activités économiques présentes. Des indemnisations devront pouvoir être envisagées, mais uniquement si elles sont basées sur des évaluations étayées et certaines.  
**(cf recommandation N° 3).***

## 7. Sécurité de la nouvelle configuration

La nouvelle route n'améliore pas la sécurité en raison de l'augmentation de la vitesse prévisible, de la présence de plusieurs carrefours avec des stops, de passages piétons avec îlot central, de la proximité de l'école et de l'absence de dispositifs pour la traversée d'engins agricoles et de troupeaux.

Les carrefours créés seront dangereux (exemple de celui de Viodos qui a dû être transformé en giratoire suite à plusieurs accidents graves). Absence de voies cyclables et d'espace piétons sécurisés sur le linéaire de la voie.

Il y aura deux routes au sein du village au lieu d'une, d'où davantage de risques.

Les traversées piétonnes et cyclistes seront très risquées.

La proximité de la route avec l'école d'Espes crée des risques et des nuisances pour les élèves.

L'accessibilité à l'école d'Abense est dégradée.

*(cf par exemple registre d'Espes-Undurein, Mme Marie-Christine Aguer N°58, Mme Marie-Pierre Etchegoyhen N° 64, courrier type exemple mail N° 91, Mme Maite Lephaille Guiresse N°53, mail Mme Marie-José Davant N° 68, M. Guillaume Rousseau N° 165, mail collectif voix du Saison N° 196...)*

### **Réponse**

*Le projet a été élaboré selon les guides d'aménagement et de conception routière.*

*Les visibilitées aux carrefours respectent la réglementation en vigueur.*

*De plus, les caractéristiques du projet sont parfaitement adaptées à la circulation des poids lourds.*

*Le trafic local résiduel sur la RD11 actuelle sera de l'ordre de 1 400 à 1 900 véhicules par jour, ce qui représente un trafic apaisé.*

*Comme indiqué dans le dossier, la continuité cyclable sera assurée en partie par la RD11 actuelle où les conditions de circulation seront fortement améliorées pour les piétons et les cyclistes.*

*Les deux traversées de la nouvelle voie se feront en deux temps afin de garantir la sécurité des piétons et des cycles selon les recommandations des guides de conception routière.*

*Le projet comporte plusieurs volets de mesures compensatoires visant à limiter les nuisances, l'étude acoustique n'a pas démontré le besoin d'une protection acoustique spécifique en faveur de l'école d'Espès.*

*De plus le Département s'est engagé pour ce projet à prévoir l'application d'un enrobé phonique, pouvant diminuer le bruit de roulement jusqu'à 5 dB(A) comparé à une couche de roulement classique. Sachant que chaque réduction de 3 décibels correspond à une intensité sonore du trafic divisée par deux.*

*Le commissaire enquêteur note que le Département s'engage à mettre tout en œuvre pour assurer la sécurité des riverains pour l'accès ou la traversée de la nouvelle route. La sécurisation passe par des dispositifs d'accès et de franchissement adaptés, mais également par le respect d'une vitesse limitée par les véhicules. En conséquence, il faudra prévoir l'installation de dispositifs efficaces obligeant les véhicules à ralentir.*

*Etant donné qu'il n'est pas prévu d'aménagement pour les cycles et les piétons le long de la nouvelle route, la sécurisation globale passe également par l'aménagement obligatoire de l'ancienne route.*

***(cf recommandations N° 1 et N° 2).***

## **8. Devenir de la RD 11 actuelle**

Quel statut pour la RD11 actuelle après la réalisation de la déviation ?

Quel surcoût pour la commune pour son entretien si elle devient communale ?

Les anciennes routes départementales traversant Viodos et Undurein ne sont pas entretenues. La traversée d'Espes risque de subir le même devenir. Comment faire en sorte que ce ne soit pas le cas ?

*(cf registre Espes-Undurein, M. René Ayphassorho N° 27, mail Mme Joëlle Saucés N° 132 et 193, Mme Marie Iturria N° 70, M. Régis Loustalot N° 111....)*

### **Réponse**

*La RD11 actuelle fera l'objet d'un déclassement dans la voirie communale après remise en état et réaménagement de la voie en concertation avec la commune.*

*Ces travaux seront en partie financés par le Département au travers du programme budgétaire « Aménagement à la Demande de Tiers des Routes Départementales », régi par le règlement de voirie départemental (règles de répartition financière des travaux entre les collectivités).*

*Le commissaire enquêteur note que le Département s'engage à remettre la RD 11 actuelle à la commune, après remise en état et réaménagement de la voie. Etant donné la création d'une nouvelle route dépourvue de dispositifs pour la circulation des cycles et des piétons, il serait souhaitable que le Département accorde une participation financière aux travaux de réaménagement de la route actuelle, allant au-delà des règles de répartition habituelles.  
(On peut noter que l'entretien courant des routes départementales, dans les traversées de villages, est à la charge des communes).  
**(cf recommandation N° 1).***

## **9. Impact sur les propriétés et les nouveaux riverains**

Le projet entraîne un rapprochement de la route devant plusieurs habitations  
Les nuisances sont supprimées pour certains et reportées sur d'autres riverains.  
*(cf par exemple registre d'Espes-Undurein, M. Stéphane Bonnet N° 12, M. Daniel Camy N° 69)*

Difficultés d'accès à certaines propriétés desservies par des contre-allées inadaptées aux véhicules de secours et aux camions.  
*(cf par exemple registre Viodos-Abense deBas, Mme Cindy Ferreira Santos N° 1, M. Jean Christophe Gomes N° 49... )*

La construction de murs anti-bruit qui devient nécessaire est prévue, mais ils se retrouvent à quelques mètres de maisons qui vont se retrouver « cloîtrées ».  
*(cf mail, M. Peio Etchegoyhen N° 170, Mme Joëlle Saucès N° 193, registre Viodos Abense de Bas, Mme Isabelle Bousseau N°13, M. et Mme Camarque N° 20...)*

### **Réponse**

*Les contre-allées ont été dimensionnées de manière à permettre l'accès à tous types de véhicules, y compris les secours.*

*Ces projets de contre-allées ont été présentés aux riverains concernés ayant accepté de rencontrer les services du Département.*

*L'écran acoustique d'une hauteur totale de 2.30m permettra une protection phonique des habitations afin de limiter les nuisances.*

*La route de déviation a pour objectif de réduire notablement les nuisances dues au trafic de transit, en particulier des poids lourds, pour un nombre important de riverains et le centre du village. Quelques propriétés a contrario, vont se retrouver plus près de la route qu'elles ne l'étaient. Il est nécessaire de tout mettre en œuvre pour limiter l'impact de la nouvelle route sur ces nouveaux riverains. En particulier, les accès doivent être pratiques, les niveaux sonores limités.  
**(cf recommandation N° 4).***

## **Contributions portant sur une demande individuelle ou un lieu particulier**

### **Sécurité**

*-Observation RDEU 9, M. Jean-Pierre Barats : nécessité d'un rond-point au niveau du carrefour de l'ancien garde barrière pour sécuriser et de faire déverser le bassin N° 2 vers l'ouvrage OH4.*

### **Réponse**

*L'implantation d'un giratoire a été étudié et abandonné eu égard notamment aux contraintes techniques de raccordement de l'ensemble des voies, à un impact foncier encore plus important et à la cohérence de l'itinéraire.*

*L'exutoire du bassin n°2 sera bien déversé vers l'OH 4.*

*Dont acte*

*-Observation RDVA 1, Mme Cindy Ferreira Santos et RDVA 2, M. Allende Irigoyen : avec la contre-allée telle que présentée, l'accès aux véhicules de secours, d'incendie n'a pas été pris en compte, en dépit de la règlementation, de même l'accessibilité aux personnes handicapées est dégradée. Il est inadmissible que la vitesse passe de 50 km/h à 70 km/h devant la maison.*

#### **Réponse**

*La contre-allée d'une largeur de 5 mètres a été dimensionnée de manière à permettre l'accès à tous types de véhicules, y compris les secours.*

*La configuration de la contre-allée avec un séparateur permet d'éloigner la future voie et de sécuriser les différents accès des riverains.*

*L'accessibilité aux habitations pour les personnes à mobilité réduite ne sera pas dégradée par rapport à la situation actuelle. Au contraire, la contre-allée d'une largeur de 5 mètres sera aménagée de manière à améliorer cette accessibilité en concertation avec les riverains et la commune (voie partagée, zone de rencontre limitée à 20 km/h).*

*Dont acte*

*-Observation CDEU N°64, Mme Marie-Pierre Etchegoyhen : le carrefour du chemin de l'usine de Viodos-Abense de Bas va devenir extrêmement dangereux avec la vitesse des véhicules sur la nouvelle route, ce sera très risqué de sortir du chemin. Rien n'est prévu pour les piétons et cyclistes du quartier du chemin de l'usine pour rejoindre en sécurité le village et l'école en particulier.*

#### **Réponse**

*Les caractéristiques de ce carrefour sont conformes aux normes en vigueur et les visibilitées sont respectées.*

*La traversée sécurisée pour les piétons et cyclistes se situe près du cimetière, elle se fera en deux temps afin de garantir leur sécurité selon les recommandations des guides de conception routière.*

*Les piétons et cyclistes venant du quartier de la rue de l'Usine, devront emprunter une portion de l'ancienne voie de chemin de fer, jusqu'au niveau du cimetière où se situe le passage sécurisé. En conséquence il faudra que cette portion soit aménagée, en prolongation du chemin de rétablissement prévu. (cf recommandation N° 2).*

#### **Environnement**

*-Observation mail N° 110, association Pyrénées re-belles : l'impact visuel sur le bâtiment classé ne sera pas réduit en hiver par la plantation de feuillus.*

#### **Réponse**

*Le choix de la nature des essences de plantations est issu des prescriptions de l'ABFtelles que définies dans l'avis du 08/03/2021. Ces prescriptions seront donc respectées par le Département, notamment avec la plantation de plusieurs feuillus de haute tige.*

*Dont acte. (A noter qu'il n'y a pas d'arbre actuellement entre la route et l'église....)*

-*observation mail N° 142, Mme Bernadette Ayphassorho* : risque de prolifération de moustiques dans le bassin de rétention et risques liés au rétablissement hydraulique aménagés à proximité de la propriété.

**Réponse**

*Les bassins de rétention se remplissent lors d'importants épisodes pluvieux et se vident au fur à mesure car ils sont équipés d'un débit de rejet constant permettant leur vidange.*

*Le rétablissement hydraulique se déversera dans le cours d'eau sans générer de risques particuliers.*

*Dont acte*

**Impact sur les propriétés**

-*Observation RDEU 47, M. Sylvain Saucès* : impact économique, dépréciation de la propriété, difficultés d'accès en véhicule en sécurité, difficultés d'accès pour les véhicules de secours, impact et caractéristiques de l'élargissement du ruisseau, accès à la parcelle contigüe.

**Réponse**

*Une première rencontre entre M. Saucès et les services du Département s'est tenue sur place le 29/06/2022 afin d'évoquer des solutions d'accès à sa propriété.*

*Cet échange n'ayant pas abouti sur un projet d'accès, la modification de l'accès à sa propriété devra être à nouveau étudiée en concertation avec M. Saucès dans le cadre des études à venir du projet.*

*Dont acte. Des dispositions devront être prises pour permettre l'accès en sécurité (cf recommandation N° 4).*

-*Observation mail N° 173, M. Jean Christophe Gomes* : avec la contre-allée telle que présentée, l'accès aux camions de livraisons sera impossible

**Réponse**

*La contre-allée a été dimensionnée de manière à permettre l'accès à tous types de véhicules, y compris les secours.*

*La configuration de la contre-allée permettra de sécuriser les différents accès des riverains.*

*L'accès des camions, s'il se confirme qu'il est bien réellement nécessaire, devra être facilité, peut-être en aménageant l'accès à la contre allée pour que les camions puissent l'emprunter en marche arrière. (cf recommandation N° 4).*

**Divers**

-*Observations RDEU 26, M. André Guillaudet* : rejet de la transformation en voie verte de la portion de l'ancienne voie ferrée entre Undurein et Espes qui doit rester une voie communale utilisable par les agriculteurs.

**Réponse**

*La transformation en voie verte de la portion de l'ancienne voie ferrée ne fait pas partie du présent dossier. Ces aménagements cyclables sont portés par la Commune et le Syndicat des Mobilités.*

*Dont acte*

## **Questions du Commissaire Enquêteur**

-Le projet consiste en la dernière tranche d'aménagement de la RD11, voie de la Soule. Que représentent les 2,14 km restant, par rapport aux aménagements déjà réalisés, en termes de longueur totale et de longueur de tracé neuf ?

### **Réponse**

*Le tracé neuf de 2.140 km représente :*

- 29% d'un tronçon de 7.300 km, allant du giratoire de Charritte-de-Bas au giratoire d'entrée de Mauléon-Licharre,
- 10% de l'itinéraire Mauléon-Licharre / Sauveterre de Béarn.

*Le commissaire enquêteur note donc que 90 % du linéaire de la voie de la Soule sont déjà réalisés.*

-Quelles sont les surfaces artificialisées par catégorie : naturelles, agricoles et forestières ?

### **Réponse**

*Surface artificialisée par le projet sur les destinations et usages actuels du foncier :*

- zone agricole : 37 735 m<sup>2</sup>.
- zone naturelle : 205 m<sup>2</sup>
- aucune emprise sur des surfaces forestières.

*La surface impactée par le projet (hors ancienne voie ferrée) est d'un peu moins de 4 Ha, ce sont essentiellement des surfaces agricoles qui sont concernées.*

-Au sein du projet, seuls quelques aménagements ponctuels sont prévus pour la circulation des piétons et des cyclistes. Il n'y a pas d'aménagement prévu sur le linéaire de la nouvelle route.

Les obligations règlementaires vis à vis des mobilités douces lors de la création de nouvelles voies sont-elles satisfaites ?

Les aménagements pour la mobilité douce sur la route actuelle évoqués dans le dossier ne sont pas décrits. Qu'est-il prévu comme aménagements ?

Le chiffrage du projet contenu dans le dossier n'intègre pas leurs coûts, ont-ils été évalués ?

Comment seront-ils financés, quel est le plan de financement prévu?

Quelle contribution du Département, est-ce que les travaux seront pris en charge en totalité, en partie, par le département ?

A quelle échéance seront-ils réalisés ?

### **Réponse**

*Le projet prévoit le rétablissement de la continuité cyclable.*



*Il est conforme aux obligations réglementaires.*

*Les aménagements pour la mobilité douce sur la route actuelle n'ont pas été étudiés à ce jour, ils feront l'objet d'une concertation avec la Commune et le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour dans le cadre de la remise en état de la route actuelle avant déclassement.*

*Etant donné la création d'une nouvelle route dépourvue de dispositifs pour la circulation des cycles et des piétons, il serait souhaitable que le Département accorde une participation financière aux travaux de réaménagement de la route actuelle, allant au-delà des règles de répartition habituelles. Ces travaux doivent être réalisés dès la nouvelle route mise en service (cf recommandation N° 1).*

-Comment sont prises en compte les pertes économiques ou la dépréciation des biens générés par le projet ?

#### **Réponse**

*Le projet comporte plusieurs volets de mesures compensatoires visant à limiter les nuisances, à ce stade de la procédure, il n'est pas possible d'évaluer la dépréciation ou la revalorisation des biens.*

*Le commissaire enquêteur note que le Département s'engage à mettre tout en œuvre pour limiter l'impact du projet sur les activités économiques présentes. Des indemnités devront pouvoir être envisagées, mais uniquement si elles sont basées sur des évaluations étayées et certaines (cf recommandation N° 3).*

### **3.2 ENQUETE PARCELLAIRE**

#### **Observations d'ordre général**

##### **1. Manque de concertation et d'échanges**

Absence de réponse aux questions posées, pas de rencontre en amont de la réception des propositions d'achat.

*(cf registre Espes-Undurein, M. et Mme Viriot Michel et leur fils N° 2, Mme Léonie Caillaba, indivision Caillaba mail n° 124, Maître Cambot représentant M. Marcel Armagnague N° 125)*

### **Réponse**

*Les services du Département ont essayé de contacter l'ensemble des propriétaires concernés. Des propriétaires ont été rencontrés en amont de la réception des promesses de vente. Certains propriétaires n'ont pas répondu favorablement aux différentes demandes de rencontres.*

Dont acte

## **2. Indemnisation de la dépréciation de la propriété restante**

Les propriétaires des biens impactés par le projet ne sont indemnisés que sur la partie achetée, mais pas sur la dépréciation induite par la proximité et les nuisances de la nouvelle voie.

*(cf registre Espes-Undurein, M. et Mme Viriot Michel et leur fils N° 2, M. Sylvain Saucès N° 47, Mme Léonie Caillaba, indivision Caillaba mail n° 124, Maitre Cambot représentant M. Marcel Armagnague N° 125)*

### **Réponse**

*Le projet comporte plusieurs volets de mesures compensatoires visant à limiter les nuisances, à ce stade de la procédure, il n'est pas possible d'évaluer la dépréciation ou la revalorisation des biens.*

Dont acte

## **3. Les propositions de prix d'achat des terrains sont trop élevées**

Les prix d'achat proposés sont trop élevés, très supérieurs aux prix du marché, ce qui alimente la spéculation.

*(cf mail, M. Philippe Arrate N° 59, mail M. Xavier Hastaran N° 200)*

### **Réponse**

*Les évaluations des emprises foncières ont été réalisées par France Domaines (indemnités principales et accessoires).*

*Dans le cadre des négociations foncières à l'amiable, le Département a souhaité majorer les prix au m<sup>2</sup> des zones constructibles et agricoles.*

*La majoration de 10% proposée par le Département ne paraît pas disproportionnée et suffisamment significative pour alimenter la spéculation*

## **Contributions portant sur une demande individuelle ou un lieu particulier**

*-Observation RDEU N° 47, M. Sylvain Saucès: l'impact sur la propriété est très fort, dépréciation avec la proximité de la route, le mur anti-bruit, perte de revenus, difficultés d'accès pour deux parcelles.*

### **Réponse**

*L'écran acoustique positionné devant cette habitation permettra une protection phonique afin de limiter les nuisances et de préserver un environnement calme.*

*De plus le Département s'est engagé pour ce projet à prévoir l'application d'un enrobé phonique, pouvant diminuer le bruit de roulement jusqu'à 5 dB(A) comparé à une couche de roulement classique. Sachant que chaque réduction de 3 décibels correspond à une intensité sonore du trafic divisée par deux.*

*Les accès seront étudiés en concertation avec les propriétaires des parcelles.*

***Le commissaire enquêteur note que le Département s'engage à mettre tout en œuvre pour limiter l'impact du projet sur les activités économiques présentes. Des indemnités devront pouvoir être envisagées, mais uniquement si elles sont basées sur des évaluations étayées et certaines (cf recommandation N° 3).***

*-Observation, mail N° 103, Maitre Jean-William Marcel, représentant M. Jean-Bernard Cascu : l'impact sur la propriété et l'exploitation est très fort, il va bien au-delà de la seule emprise foncière mentionnée dans le dossier. Le problème de la traversée de la nouvelle voie par des bovins n'est pas traité dans le dossier.*

#### **Réponse**

*L'indemnisation dans le cadre d'acquisitions foncières peut faire l'objet de négociations à l'amiable entre les propriétaires et le Département, notamment pour la remise en place d'une clôture, ou autres accessoires.*

*Le Département étudiera et réalisera à sa charge, le rétablissement de l'irrigation et du drainage.*

*Le besoin d'une traversée de la voie nouvelle pour les bovins n'a pas été évoqué, s'il est réel, le Département pourrait étudier une traversée dans le cadre du projet.*

*Dont acte*

*- Observation RDEU 1, RPEU N° 1 et 12, Mes Indurain, Salvatge et Erguy : le prix d'achat proposé est insuffisant par comparaison à d'autres ventes récentes. Quel délai pour le retour de la promesse de vente ?*

#### **Réponse**

*Les évaluations des emprises foncières ont été réalisées par France Domaines (indemnités principales et accessoires), dans le cas présent la parcelle ZD57 est classée en zone agricole au PLU.*

*Dans le cadre des négociations foncières à l'amiable, le Département a souhaité majorer les prix au m<sup>2</sup> des zones constructibles et agricoles.*

*Dont acte*

*- Observation mail N° 125, Maitre Cambot représentant M. Marcel Armagnague: avec ce projet la parcelle ZD 133 se voit amputée d'une grande partie de sa surface et la maison va se retrouver à une dizaine de mètres de la voie. Par rapport à une version précédente du projet, l'emprise de la route a été décalée simplement pour faire suite à la demande d'un propriétaire voisin et cela se fait au détriment de M. Armagnague.*

#### **Réponse**

*A la suite de la concertation de 2021, l'aménagement du carrefour de raccordement entre la RD11 actuelle et le projet a été étudié avec différentes options.*

*Fin 2021, lors d'une réunion en mairie de Viodos-Abense de Bas, a été retenue la solution du carrefour décalé qui présentait les meilleurs avantages pour la sécurité et la possibilité de créer un passage piéton/cycles sécurisé.*

*Dont acte. Toutefois, étant donné la largeur disponible pour la voirie à ce niveau, il est peut-être possible de décaler légèrement le tracé pour éloigner un peu la route de la maison.  
**(cf recommandation N° 4).***

*-Observation RDEU N° 40, M. François Faurie : proposition d'échange des 350 m2 de la parcelle ZD 67 avec la ZC 175.*

#### Réponse

*Cet échange proposé n'est pas envisageable. La parcelle ZC175 n'étant pas impactée par le projet, le Département ne pourra échanger une parcelle dont l'acquisition n'est pas nécessaire au projet.*

*Dont acte*

*-Observation mail n° 124, Mme Léonie Caillaba, indivision Caillaba : un mur anti-bruit doit être installé au droit des parcelles ZD 247, 248 et 249. Il se justifie autant que pour les parcelles ZD 393, 394, 359 et 359.*

#### Réponse

*L'étude acoustique a montré que ces habitations n'étaient pas impactées de la même manière que celles des parcelles ZD 393, 394, 359 et 359.*

*Les résultats de la modélisation acoustique n'ont pas indiqué la nécessité de mettre en œuvre des protections phoniques pour ces habitations (ZD 247, 248 et 249).*

*Cependant le Département s'est engagé pour ce projet à prévoir l'application d'un enrobé phonique, pouvant diminuer le bruit de roulement jusqu'à 5 dB(A) comparé à une couche de roulement classique. Sachant que chaque réduction de 3 décibels correspond à une intensité sonore du trafic divisée par deux.*

*Dont acte. Toutefois, au vu du plan, et des distances à la route des diverses habitations, cela doit quand même être vérifié. **(cf recommandation N° 4).***

*- Observation registre RPEU N° 9, M. Jacques Molbert : demande instamment qu'une décision soit prise concernant le devenir de la parcelle ZD 44 qu'il souhaiterait utiliser pour une construction si le projet de route n'est pas réalisé.*

#### Réponse

*Le projet est toujours en cours d'instruction par la préfecture. L'arrêté de DUP est attendu pour fin 2023, début 2024. Le Département pourra répondre à cette demande à partir de la notification de cet arrêté.*

*Dont acte*

*-Observation registre RDEU N° 2 et mail N° 37, M. et Mme Michel Viriot: destruction d'une haie vive, d'arbres fruitiers, hangar de 13 m2, coupe d'un chêne, perte de valeur de la propriété avec l'augmentation des nuisances.*

### **Réponse**

*Le projet comporte plusieurs volets de mesures compensatoires visant à limiter les nuisances. L'indemnisation dans le cadre d'acquisitions foncières peut faire l'objet de négociations à l'amiable entre les propriétaires et le Département, notamment pour la replantation d'une haie, la remise en place d'une clôture, ou autres accessoires.*

*Le commissaire enquêteur note que le Département est disposé à négocier à l'amiable pour améliorer les conditions de cession.*

*-Observation registre CDEU N° 61, M. Louis Dupourqué : demande que la voie de rétablissement permettant l'accès à la parcelle ZD 46, passant le long de la parcelle ZD 44 soit dimensionnée pour permettre le passage d'une moissonneuse batteuse et que les fossés du secteur soient reprofilés.*

### **Réponse**

*La voie de rétablissement permettant l'accès à la parcelle ZD 46, passant le long de la parcelle ZD 44 sera dimensionnée pour permettre le passage d'une moissonneuse batteuse. Les fossés pourront être reprofilés si nécessaire lors de la réalisation des travaux.*

*Dont acte*

## **4 ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Pour mener son analyse, le commissaire enquêteur a traité les questions suivantes :

- le projet mis à l'enquête présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général ?
- les expropriations ou servitudes envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête ?
- le bilan avantages-inconvénients penche-t-il en faveur de la réalisation du projet ?

### **4.1 LA CONDUITE DE L'ANALYSE BILANCIELLE**

Le commissaire enquêteur a examiné et analysé :

- le contenu du dossier, complété par des entretiens et des visites,
- toutes les observations du public, quelles soient verbales ou écrites, soit sur les registres, soit par courrier postal ou par courriel,
- les réponses apportées par le Département aux questions et observations du public, ainsi qu'aux siennes, synthétisées dans le procès verbal de synthèse, classées par thème,
- les documents de planification et d'urbanisme du territoire

Pour répondre aux 3 questions de l'analyse, le commissaire enquêteur a examiné les critères suivants, en leur attribuant une appréciation (critère favorable, neutre ou défavorable) :

- La Justification du projet
- l'acceptabilité sociale
- la santé publique et la sécurité
- l'impact économique
- l'impact environnemental
- le coût financier
- la compatibilité avec les documents d'urbanisme et de planification territoriale
- l'intérêt général
- l'impact foncier

## 4.1 ANALYSE BILANCIELLE DU PROJET D'ACHEVEMENT DE LA VOIE DE LA SOULE

### 4.1.1 Justification du projet

Le projet consiste à terminer la réalisation d'un linéaire routier qui a été déjà réalisé à 90 % entre Sauveterre de Béarn et Mauléon-Licharre. Cet ensemble appelé voie de la Soule permet de retirer le trafic de transit des traversées de plusieurs villages, tout en favorisant le désenclavement de la Haute Soule. Pour Espes-Undurein, le nombre de véhicules circulant dans le village sera divisé par 3, il n'y aura plus de passage de poids-lourds en dehors de la desserte locale. L'impact sera positif en termes de sécurité et de nuisance pour l'ensemble des riverains de la route actuelle.

La sécurisation de la route actuelle est principalement mise en avant par le public comme projet alternatif. Même si cette solution améliorerait la situation, elle n'apporterait pas de réponse complète à la sécurisation et ne réduirait pas significativement les nuisances dues au trafic routier au sein du village.

La création d'une nouvelle voie présente des inconvénients :

- l'artificialisation de terrains, essentiellement des terrains agricoles. Toutefois, le choix du tracé retenu permet de limiter les surfaces impactées.
- l'utilisation d'environ 1200 m du linéaire de l'ancienne voie de chemin de fer qui pourrait être aménagée en voie verte.

*Le projet améliorera notablement la situation en termes de sécurisation et de réduction des nuisances au sein du village d'Espes.*

*Le passage de la route sur une petite partie de l'ancienne voie ferrée permet de limiter l'impact du projet sur les terres agricoles et ne remet pas en cause la création de la voie verte dont la continuité doit être assurée par l'aménagement prévu de la traversée du village d'Espes pour la sécurisation des mobilités douces.*

*Le projet se justifie, toutefois il devra être assorti de mesures d'accompagnements pour limiter les inconvénients de sa réalisation.*

***Appréciation favorable, sous réserve de la mise en œuvre de ces mesures***

### 4.1.2 Acceptabilité sociale

Au vu de la forte mobilisation et participation du public, la problématique de l'acceptation sociale est bien prégnante.

On peut considérer que cette problématique de l'acceptation sociale peut s'analyser sur deux niveaux :

- celle des habitants des villages directement concernés par le projet,
- celle des intervenants géographiquement plus éloignés.

Ces derniers, rejoints aussi par certains habitants d'Espes-Undurein et de Viodos Abense de Bas, évoquent des considérations générales sur ce type de projets qui, selon eux, ne correspondent plus au contexte social et environnemental actuel. D'autres au contraire évoquent l'intérêt de ce projet qui va contribuer à l'amélioration de l'attractivité du territoire.

Si les riverains de la route actuelle sont majoritairement favorables au projet, qui est soutenu également par les élus, beaucoup de voix s'élèvent pour dénoncer l'inopportunité de ce projet de nouvelle création de route, au détriment de l'environnement, des activités agricoles et des mobilités douces.

Ce qui est certain, c'est que le projet va modifier le cadre de vie des habitants du village. Il présente l'avantage d'améliorer la sécurité et de diminuer les nuisances dans la traversée du village, mais l'inconvénient d'impacter plusieurs habitants, jusque là éloignés de la route, ainsi que les habitudes de promenade de certains.

*Concernant l'inopportunité du projet dans le contexte social et environnemental actuel, c'est une considération qui peut s'entendre, toutefois, il est raisonnable de relativiser l'importance de ce projet et de ses impacts ; les surfaces nécessaires ont été minimisées, en particulier les surfaces agricoles, par un compromis entre les différents enjeux (impact foncier et environnemental, faisabilité technique, sécurité...).*

*Le projet n'est a priori pas incompatible avec la législation et la réglementation actuelles.*

*Les inconvénients liés aux modifications du cadre de vie des habitants peuvent être limités par des dispositions qui sont prévues dans le cadre du projet (accessibilité, niveau sonore, sécurité...) et qui devront être mises en œuvre.*

***Appréciation neutre, sous réserve de la mise en œuvre de ces dispositions***

#### **4.1.3 Santé publique et sécurité**

Le projet va réduire les nuisances supportées par la population, en particulier les nuisances sonores qui vont être réduites pour les riverains et qui seront limitées au niveau du nouveau tracé, par l'adoption d'une couche de roulement et la pose d'écrans acoustiques.

Le linéaire de l'ancienne voie ferrée emprunté par le projet reste limité, la majeure partie de cette ancienne voie ferrée pourra continuer à être pratiquée par les promeneurs. Son aménagement en voie verte est à l'étude. La continuité de la voie verte entre Mauléon et Charritte pourra être assurée par l'aménagement de la route actuelle.

Concernant la sécurité, le projet éloigne les deux tiers de la circulation de la traversée du village et la totalité des poids-lourds en transit, la sécurité des riverains sera améliorée. La nouvelle voie sera réalisée selon les recommandations du guide de conception routières, adaptée à la circulation des poids-lourds avec des bandes multifonctionnelles, les traversées piétonnes et cyclistes seront aménagées avec îlot central, les accès aux propriétés riveraines seront sécurisées avec l'aménagement de contre-allées, séparées de la route.

Par contre, le projet ne prévoit pas de disposition pour permettre la mobilité douce le long du linéaire de la nouvelle route.

*L'impact sur la santé et la sécurité sera positif.*

*Les aménagements prévus pour réduire les niveaux sonores ainsi que les dispositifs de sécurité devront être mis en œuvre.*

*L'aménagement de la route actuelle devra être bien réalisé pour sécuriser la circulation des piétons et cyclistes avec des cheminements dédiés. L'accès PMR devra être pris en compte.*

*L'aménagement de la voie verte qui ne fait pas partie du projet est à l'étude, il serait souhaitable qu'il soit réalisé en parallèle du projet.*

***Appréciation favorable, sous réserve de la mise en œuvre de ces dispositions de réduction des niveaux sonores et des aménagements de la route actuelle***

#### **4.1.4 Impact économique**

La voie de la Soule a été voulue par les collectivités locales et les acteurs économiques du territoire pour favoriser le désenclavement de la vallée, en améliorant les liaisons avec les territoires limitrophes et le diffuseur de l'autoroute A 64. Elle doit ainsi, faciliter l'activité et contribuer aux possibilités de développement des nombreuses entreprises implantées dans l'agglomération de Mauléon.

Un des objectifs du projet est de réaliser le dernier maillon de la voie de la Soule, les 10 % du linéaire restants.

Le projet peut potentiellement générer des impacts négatifs sur des activités locales, commerciales, agricoles et de locations touristiques.

*La réalisation de cette nouvelle route permettra de mettre en cohérence l'itinéraire voie de la Soule déjà réalisé dans sa majeure partie, dont une des finalités est de favoriser l'attractivité du territoire. Des impacts négatifs locaux seront à objectiver et des dispositions seront à envisager le cas échéant pour les limiter.*

**Appréciation favorable**

#### **4.1.5 Impact environnemental**

Pour limiter l'impact environnemental, tout en conservant les caractéristiques et fonctionnalités voulues, le projet emprunte sur plus de la moitié de sa longueur (1200 m), le linéaire d'une ancienne voie ferrée.

Le projet se situe en zone Natura 2000 habitat, mais la surface impactée est essentiellement du terrain agricole.

L'Autorité Environnementale, dans l'examen au cas par cas du dossier, n'a pas jugé nécessaire la réalisation d'une étude d'impact.

Toutefois Le projet a fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale et les mesures de réduction d'impact sur les espèces et habitats protégés ont été intégrées, elles seront à compléter suite à l'instruction du dossier de déclaration loi sur l'eau en cours d'instruction.

Pour la préservation de l'environnement lors de la phase travaux, un référentiel organisationnel sera imposé aux entreprises intervenantes.

Les aspects hydrauliques ont été étudiés, les dispositions prises, pour tenir compte du contexte des écoulements et de la proximité de la nappe sont décrites dans le dossier mis à l'enquête.

*De par sa décision, l'autorité compétente a relativisé l'impact environnemental du projet, en prescrivant toutefois un ensemble de mesures de réduction qui ont été intégrées dans le projet et qui seront complétées dans le cadre de l'application de la loi sur l'eau.*

**Appréciation neutre sous réserve de la prise en compte des enjeux environnementaux identifiés.**

#### **4.1.6 Coût financier**

Les dépenses prévisibles pour la réalisation du projet sont estimées à 5,5 M€ auxquels s'ajoutent 0,43 M€ pour les acquisitions foncières.

L'estimation a été faite par analogie avec d'autres projets similaires et en fonction des conditions de marché actuelles.

*Le coût du projet ne semble pas disproportionné, les mesures d'accompagnement sont prises en compte. Les acquisitions foncières ont été limitées par le réemploi d'une partie de l'ancienne voie ferrée, propriété du Département. Le Département a prévu le budget pour ces travaux.*

**Appréciation favorable**

#### **4.1.7 Compatibilité avec les documents d'urbanisme et de planification territoriale**

Le projet est inscrit dans le plan de mobilité Pays Basque-Adour. Il ne remet pas en cause le plan vélo des Pyrénées-Atlantiques 2020, pour peu que la partie déviée de RD 11 existante, soit bien aménagée pour assurer la continuité de la véloroute de la Soule.

Selon les informations disponibles, le projet semble compatible avec le PLU actuel d'Espes-Undurein (article 7) et le RNU pour la carte communale de Viodos Abense de Bas. Le PLUI en cours d'élaboration devra être mis en compatibilité, le cas échéant, avec le projet.

*Le projet ne présente pas, a priori, d'incompatibilité avec les documents d'urbanisme*

**Appréciation neutre**

#### **4.1.8 Intérêt général**

Etant donnés ses apports en termes :

- de sécurité pour les habitants du village d'Espes,
  - de réduction des nuisances pour ces mêmes habitants dues au trafic de transit, en particulier de poids-lourds,
  - d'homogénéisation des conditions de circulation sur la voie de la Soule en grande partie déjà réalisée
  - de bénéfique (même s'il n'est pas évaluable quantitativement) pour l'attractivité et les activités économiques de la vallée,
- et en raison :
- de son coût qui ne semble pas disproportionné vis-à-vis des enjeux auxquels il répond
  - de son faible impact environnemental
  - des dispositions déjà prises et des dispositions futures pouvant être intégrées pour réduire ses inconvénients,
- le projet paraît répondre à l'intérêt général.

*Le projet d'achèvement de la voie de la Soule paraît répondre à l'intérêt général de manière précise, réelle et permanente.*

**Appréciation favorable**

#### **4.1.9 Impact foncier**

Le projet nécessite des acquisitions foncières. Tout en conservant les caractéristiques et les fonctionnalités de l'aménagement, le Département a cherché à minimiser l'impact foncier du projet en choisissant la variante retenue qui utilise, sur plus de la moitié du linéaire, l'ancienne voie ferrée dont il est propriétaire. Les acquisitions foncières sont donc réduites au strict minimum nécessaire.

*Les parcelles impactées, identifiées dans le plan général parcellaire contenu dans le dossier, sont nécessaires à la réalisation du projet. Leur acquisition à l'amiable ou par expropriation me paraît justifiée.*

**Appréciation favorable**

## **5 ANNEXES**

- 5.1 ANNEXE 1 PROCES VERBAL DE SYNTHESE**
- 5.2 ANNEXE 2 MEMOIRE EN REPONSE**

## **6 PIECES JOINTES**

- 6.1 DOSSIER D'ENQUETE**
- 6.2 REGISTRES D'ENQUETE, COURRIERS ET PETITIONS**
- 6.3 COURRIELS**
- 6.4 INSERTIONS PRESSE**
- 6.5 CERTIFICATS D'AFFICHAGE**
- 6.6 AFFICHAGE COMPLEMENTAIRE, PV DU COMMISSAIRE DE JUSTICE**
- 6.7 ENVOI DES LETTRES RAR AUX PROPRIETAIRES**

Pau, le 7 novembre 2023



André Villemur  
Commissaire enquêteur