

Collectif Les Voix du Saison

À Monsieur le Commissaire enquêteur

Objet : enquête publique « achèvement voie de la Soule » - Impact du projet sur la sécurité

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Par cet avis, nous tenons à vous exprimer notre totale opposition à ce projet, et à vous alerter sur l'aggravation d'insécurité qu'engendrerait la création d'une nouvelle infrastructure routière.

Le dossier mis à l'enquête par le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques (CD 64) présente la Voie de la Soule comme « *un axe d'aménagement du territoire pour le désenclavement de la Soule* », « *visant à faciliter l'accès à l'autoroute sur un itinéraire adapté à tous les trafics* ».

Un constat est établi : « *Sur les communes de Viodos-Abense de Bas et Espès-Undurein, la RD11 est une infrastructure qui supporte entre 4 000 et 5 000 véhicules par jour dont 5% de poids lourds, avec une proportion de transit importante traversant les bourgs des deux communes, avec de nombreux accès directs et une forte disparité de vitesse autorisée selon les sections* ».

Les objectifs fixés par le département sont ;

- Améliorer la fonction de transit de la RD11 et faciliter l'accès à l'autoroute A64
- 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 .
-
- **Le désenclavement de la Soule pour une poignée de secondes ?**
-

L'achèvement de la Voie de la Soule et la création d'un nouvel axe de 2.14 km en centre bourg d'Espès, ne suffiront pas à désenclaver la Soule (réduction du temps de parcours de quelques secondes seulement).

Le département est-il sérieux ? quelques secondes...Ou alors y a-t-il une face cachée dans ce projet ?

Si l'utilité de ce projet vise à faciliter l'accès à l'A64 celui-ci est remis en cause . Le comptage routier de 2019 suggère que la majorité des déplacements se font plutôt en direction de St Palais / Bayonne (60%) et non de Sauveterre et Salies de Béarn.(40%)

D'après les relevés routiers effectués par les services techniques, on ne constate pas une augmentation du trafic (entre 4000/4500 véhicules jour dont 5% de poids lourds) mais plutôt un tassement voire même un ralentissement depuis 2019 (cf. fiche de comptage routier de 2019 et 2021).

- **La sécurisation en augmentant la vitesse ?**
-

C'est l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) qui a démontré que près d'un accident sur trois était vraisemblablement causé par un excès de vitesse. La vitesse est accidentogène : 1 km/h de plus sur la vitesse moyenne provoque une augmentation de 5 % de l'incidence des collisions mortelles en voiture.

Donc pensé pour « *Fluidifier la circulation en harmonisant les vitesses* », (ce projet est en ligne droite), cela justifie l'augmentation de la vitesse au cœur des villages à 70 ou 80 km/h réglementaire, que l'on peut majorer de 10 à 20 km/h au vu du non-respect des vitesses sus mentionnées. Le constat est permanent sur l'axe Mauléon / l'entrée d'Abense de Bas.

Les villages seront scindés en deux, les déplacements seront difficiles pour les habitants et les animaux (troupeaux, animaux sauvages). La dangerosité pour les riverains et les usagers sera accentuée avec la création de 5 carrefours à "STOP" que l'on dénommera de « carrefours guillotine » difficilement franchissables pour les piétons, pour les cyclistes, pour les plus jeunes et pour les plus anciens.

L'étude de l'OMS précise que la différence de vitesse entre deux usagers est un facteur aggravant d'accident. Plus la différence de vitesse est grande entre deux usagers lors d'un accident, entre un piéton et une voiture par exemple, plus les conséquences de l'accident seront graves.

Elle nous indique, pour ce qui est du lieu de l'accident (entendu comme la distance par rapport au domicile), le constat est sans appel : on meurt beaucoup plus souvent près de chez soi

Elle dit aussi que ;

La mortalité est plus importante sur les routes départementales que sur les autoroutes.

Nous sommes sûrs que le projet porté par le département n'infléchira pas les données de l'étude de l'OMS, mais bien au contraire les confortera.

On rappellera que les derniers aménagements réalisés sur la commune de Viodos ont accru la vitesse et bien entendu les accidents.

(Il n'y a pas d'aménagements de voies cyclables et d'espaces piétonniers sécurisés (une bande multi-usage n'est pas une voie cyclable)

En ce qui concerne « diminution des nuisances générées par la circulation actuelle », la question est posée « quid » de la rd 11 actuelle au vu de la création d'une nouvelle route. Le conseil départemental nous donne la réponse 70% des véhicules devraient emprunter cette nouvelle voie de déviation et les niveaux de trafic attendus seront de l'ordre de 2500 à 3000 véhicules/jour sur un total estimé à 4489 véhicules/ jour. Soit 30% de véhicules emprunteront l'actuelle rd 11, représentant 1300 à 1400 véhicules/jour. La résultante pour la grande majorité des riverains c'est des nuisances devant leur habitation et derrière leur habitation qui plus est l'actuel rd 11 deviendra une route communale à la charge du budget de la commune qui entrainera automatiquement un entretien dégradé de cette voie (ex.rd11). On peut être assuré qu'au vu des comportements des automobilistes empruntant l'Ex rd 11 se sachant moins nombreux, ils la fréquenteront à plus grande vitesse.

On ose penser que le Conseil Départemental, appelle cela « améliorer le cadre de vie de ses habitants », « Sécuriser les déplacements au sein des centres-bourgs » et « diminution des nuisances générées par la circulation actuelle »,

Monsieur le Commissaire Enquêteur, en réponse aux données du SDIS avancé par le Conseil Départemental sur l'accidentologie du tronçon « voie de la soule », nous vous prions de prendre connaissance des mêmes données sur l'axe Mauléon Soule – Sauveterre dénommé « Voie de la Soule » (comme le projet) (données en notre possession mais que nous taisons par respect) .

Quand le Département confond le « ne rien faire » et le « bien faire » ?

Nous ne savons pas si le Conseil Départemental a fait sa doctrine du « rien faire », mais pour nous la proposition alternative que nous portons s'apparente plus au « bien faire ».

Evacuant notre proposition en évoquant une possibilité d'aggravation du trafic (ce qui n'est pas le cas voire les données ci-dessus), en balayant la non sécurisation des sorties privées de RD11 et de l'impossibilité de reprendre les sections sinueuses du tracé.

Au sérieux de ces allégations, nous avons envie de répondre qu'il est vrai que « le chemin le plus court d'un point à un autre est la ligne droite, à condition que les deux points soient bien en face de l'autre ».

La sécurité routière doit être un souci primordial pour tout aménageur. La réalisation d'une route nouvelle, rectiligne avec carrefours classiques, incite à la vitesse et peut engendrer des accidents d'une grande gravité.(voir ci-dessus)

Le Département a déjà élargi la route actuelle, elle possède actuellement les caractéristiques suffisantes pour répondre au flux de circulation de la RD 11.

En effet, l'infrastructure actuelle est suffisamment large pour réaménager les entrées et sorties des habitations et créer des aménagements sécurisants pour faire respecter les limitations de vitesse (ex. : plateau surélevé au droit de l'église et du fronton d'Espès, chicanes, îlots centraux, trottoirs...).

Le Département a effectué en 2013, une étude d'aménagement de la route actuelle pour sécuriser les sorties des riverains et avoir une circulation apaisée entre vélos, piétons et véhicules, dans la traverse d'Abense de Bas. Cette étude peut être poursuivie sur Espes où la même problématique existe : sorties des riverains, vitesse réglementaire non respectée, aménagement piétons, vélos inexistant. Pour cela la largeur de la chaussée doit être réduite d'un mètre pour diminuer la vitesse de circulation et permettre des aménagements pour cyclistes et piétons (Nous tenons à votre disposition le plan de cette étude d'aménagement.)

Un véritable aménagement sécurisé de la RD11 actuelle, c'est l'alternative proposée par le collectif « Les Voix du Saison ».

Sans parler de sa justification, nous ne voyons pas comment un tel projet pourrait être déclaré d'utilité publique, pour toutes les raisons évoquées ci-avant.

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.

