

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
et à la
délimitation exacte des terrains à acquérir
pour permettre la réalisation de cette opération

Mémoire en réponse
aux questions du Commissaire enquêteur

SOMMAIRE

1	Enquête DUP.....	3
2	Enquête parcellaire	14

1 ENQUETE DUP

Observations générales

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 anti-bruit...).

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.

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.

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.

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.

- 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.

- 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.

- 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.

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 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.

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 m²,

- zone naturelle : 205 m²,

- 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).

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.

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.

8. Devenir de la RD11 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 Saucès 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).

9. Impact sur les propriétés

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, mais ils se retrouvent à quelques mètres de maisons qui vont se retrouver « cloitrées ».

(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.

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 OH2.

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.

-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 réglementation, 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).

-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.

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'ABF telles 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.

-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.

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.

-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.

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.

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.*

-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 m².
- zone naturelle : 205 m²
- aucune emprise sur des surfaces forestières.

-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 règlementaires.

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.

-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.

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, Maitre Cambot représentant M. Marcel Armagnague N° 125)

Réponse

Les services du Département ont essayé de contacter l'ensemble des propriétaires concernées.

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.

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.

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 m² des zones constructibles et agricoles.

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.

- *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.

- *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 m² des zones constructibles et agricoles.

- *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.

- *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.

- *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.

- *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.

- *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.

- *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.