

Contournement d'Ustaritz

Compte rendu de réunion

Date :	9 avril 2019
Lieu :	Mairie d'Ustaritz _ salle Gaztelondoa
Objet :	Point d'avancement et présentation de résultats

Participants	
COMMUNE D'USTARITZ	
Bruno CARRERE	Maire
Maxime Diribarne	Directeur des Services Techniques
COMMUNE DE LARRESSORE	
Jean Michel LAMERENS	Maire
COMITES DE QUARTIER/ASSOCIATIONS	
Benoît DUVIVIER	Président CDQ SAINT MICHEL
Beñat DECHA	CDQ SAINT MICHEL
Christian PIERANOLO	CDQ ETXEHASIA
Jean-Marie DAGUERRE	CDQ ETXEHASIA
Marie-Hélène RODRIUEZ	Présidente UDE
Guillaume DARDEN	UDE
Jacques LAFFITTE	Président ASKI
Sébastien GUILCOU	ASKI
Rosine THOUMAZOU	Présidente EZ HUNKI
Michel LOPEZ	EZ HUNKI
DEPARTEMENT DES PYRENEES ATLANTIQUES	
Philippe ECHEVERRIA excusé	Conseiller départemental du canton d'Ustaritz, vallées de Nive et Nivelle
Jean-Pierre HARRIET excusé	Conseiller départemental du canton de Baïgorra et Mondarrain
Mélanie CHAUVIN	Chef de service DGAPID/DRI/SEPI
Jean-Baptiste LATAILLADE	Technicien SEPI

PJ au présent compte rendu : présentation du 9 avril 2019

PROCHAINES REUNIONS :

- **A caler en fonction de l'avancement des études à venir**

1. Introduction

Cette réunion a pour objet de présenter un point sur l'avancement des études en cours, les résultats de l'Avant-Projet, et les dernières demandes du comité de quartier Saint Michel et de l'association ASKI, à savoir les études d'un tracé complémentaire.

M. CARRERE, maire d'Ustaritz, rappelle les différentes décisions et les étapes de la concertation.

2. Présentation de l'avancement des études

Présentation par Mme Chauvin de l'avancement des études d'Avant-Projet et du tracé complémentaire.

AVANCEE des études sur le tracé initial

Le tracé initial a fait l'objet des remarques suivantes ;

- Il a été demandé un profil en travers supplémentaire pour connaître la hauteur de remblais au niveau haut de la courbe près du chemin de muga ;
- Le Département établira ce profil et le communiquera aux associations.

- Dans la partie nord, sur la partie reprenant la RD250 actuelle, il a été rappelé l'instabilité des terrains à cet endroit ;
- Une première étude géotechnique a été réalisée sur ce secteur et une nouvelle étude plus poussée sera menée lors de la phase projet (après la phase d'autorisation) afin de finaliser le dimensionnement des ouvrages, des remblais et des murs de soutènement. Par ailleurs, les services du Département connaissent bien le secteur puisqu'ils exploitent la RD250.

- Le passage inférieur demandé par la commune pour la continuité d'un cheminement piéton venant du quartier des bois a bien été intégré au projet au contournement. Le chemin forestier sera rétabli en conséquence pour réaliser cette liaison.

- Les bassins de retenue ont été projetés et dimensionnés sur la première partie du tracé. Une rencontre est prévue avec la DDTM (police de l'eau) afin de définir ces bassins sur la zone inondable de Larressore, au niveau du giratoire actuel avec le RD20 et la voie nouvelle de rétablissement au bourg d'Ustaritz

- M. CARRERE, maire d'Ustaritz, demande que les circulations cyclables soient intégrées dans le projet entre Kapito Harri et la RD250.

- Le projet n'intègre pas de dispositif particulier mais comporte une bande multifonction pour les cyclistes.

TRACE COMPLEMENTAIRE

Deux tracés ont été présentés ;

- **Un premier tracé** d'une longueur de 832 mètres franchissant deux fois le cours d'eau avec deux options ;
- Soit un remblai avec 2 ouvrages pour le cours d'eau => solution qui sera probablement difficilement acceptable au regard de la loi sur l'eau et de la consommation d'espaces
- Soit deux ouvrages d'art routier de franchissement de 380 ml et 200 ml de longueur pour un coût respectif évalué à 22 M€ HT et 11.6 M€ HT.

- Ce premier tracé passe au-dessus de la RD250 et nécessite un ouvrage supplémentaire.
- **Un deuxième tracé** d'une longueur de 895 mètres avec un raccordement plus près de Kapito Harri, avec deux ouvrages d'art de 285 ml et 155 ml, pour un coût respectif évalué de 16.5 M€ HT et 8.8 M€ HT.
- Ce deuxième tracé se raccorde à niveau avec la RD250 par un giratoire.
- En comparaison avec ces deux tracés complémentaires, le tracé initial est d'un linéaire de 760 mètres entre les deux giratoires et d'un coût nettement moindre puisque il n'y a pas nécessité d'ouvrages d'art sur ce tracé. M. Duvivier fait remarquer que les soutènements ne figurent pas dans la comparaison des coûts. LE département les ajoutera, néanmoins, un soutènement sera nécessaire pour la mise en œuvre du bassin dans le tracé complémentaire. Le reste du soutènement prévu dans le tracé initial ne couvre pas le surcoût des ouvrages d'art considérés dans les tracés complémentaires. Il est précisé par ailleurs que les coûts des ouvrages présentés ici sont des coûts médians et que la configuration du terrain et la hauteur des piles potentiellement nécessaires pourraient amener des ratios supplémentaires. Les services n'ont pas souhaité partir sur des coûts maximum à ce stade, justement pour ne pas orienter les conclusions.
- Le comité de quartier Saint Michel et ASKI estiment que les deux solutions présentées ne sont pas optimisées et demandent si une autre solution peut être étudiée afin de réduire les coûts présentés, notamment avec un tracé se rapprochant du terrain naturel pour diminuer les hauteurs de remblais ou d'ouvrages d'art.
- Les services du Département précisent qu'un projet routier doit répondre à des règles de conception respectant notamment des rayons de courbe, d'alignement droit et de pentes et que ces deux tracés présentés répondent parfaitement à ces règles de conception afin de garantir une sécurité sur l'itinéraire et la fonction principale de contournement. La recherche a été menée sur la zone complète et il n'y aura d'optimisations des coûts qu'à la marge puisque des ouvrages seront forcément nécessaires.

Un pré diagnostic faune/flore a été réalisé en 2018 dans la zone du tracé complémentaire dont la synthèse a été présentée.

Ce pré diagnostic a pu montrer une plus grande sensibilité que sur le tracé initial.

A ce titre, des inventaires complets sont en cours dans la zone de ces nouveaux tracés.

Au vu des coûts, et sans même considérer les risques liés à la sensibilité environnementale de ce boisement et des cours d'eau, il semble impossible pour le Département d'envisager la réalisation d'un des deux tracés complémentaires car cela remettrait en question la viabilité socio-économique du projet.

M. Le Maire d'Ustaritz entend les arguments techniques et de coûts relatifs à ces tracés complémentaires. Il demande en conséquence que le Département aille plus loin que ces seuls obligations réglementaires en matière d'acoustique vis-à-vis des habitations les plus proches. Mme Chauvin répond que les études de modélisation du projet et de ses impacts vont démarrer et qu'en fonction de l'impact cette demande sera examinée.

La question de l'intégration paysagère sera également traitée dans les mois qui viennent.

3. Calendrier

Le calendrier global est présenté ;

en 2019 :

- ⇒ Finalisation des études du tracé initial
- ⇒ Etudes du tracé complémentaire et poursuite de la concertation

fin 2019 :

- ⇒ Finalisation des dossiers de demande d'autorisation en Préfecture

en 2020 :

- ⇒ Instruction des dossiers par les services de l'Etat en vue des autorisations du projet

fin 2020/début 2021 : enquête publique et DUP

Le calendrier de la concertation est recalé :

Avril 2019 :

- ⇒ Information par publipostage d'un flyer
- ⇒ Information sur site internet « le64.fr »

fin 2019 / début 2020 :

- ⇒ Concertation formalisée d'un mois avec dossier et registres mis à disposition en mairie, (annonce par voie de presse/info mairie/site www.le64.fr)

1er semestre 2020 :

- ⇒ Bilan de la concertation
- ⇒ Information par voie de presse et par flyer