BEARN ADOUR PYRÉNÉES

Nos chemins pour l'Europe

Pau, mardi 22 mars 2022

Quelques questions à poser dans le cadre de la concertation publique sur l'échangeur routier de Pau-Morlaàs

1) Pourquoi continuer à nommer cet échangeur Pau-Morlaàs alors que la variante préférentielle (variante sud) se situe sur la commune d'Idron ?

   - est-ce un acte manqué ? un lapsus ? a-t-il fallu 3 ans pour imposer la variante sud alors que la variante nord était - est toujours ? - préférable pour les techniciens en charge des études ? Le choix de la variante sud est-il technique et financier ou politique ?

2) Pourquoi n'avoir pas soumis à la concertation les 2 variantes longuement étudiées ?

3) Le dossier présenté ne donne aucun chiffre sur la répartition des flux de trafic entre la RD 817 (la rocade) et la RD 943 (route de Morlaàs) ce qui est un comble.
   - Quels sont les trafics actuels respectifs sur la RD 817 et sur la RD 943 ?
   - Quels trafics prévoit-on à horizon 2025 et 2045, et quels trafics au péage ?
   - Lors des présentations par Vinci Autoroutes on a appris que les prévisions sont :
     Pour 2025 : 17000 véhicules sur la rocade, 20000 sur la route de Morlaàs, 6700 au péage,
     Pour 2045 : 18800 véhicules sur la rocade, 22100 sur la route de Morlaàs, 8300 au péage.
   - Comment explique-t-on que le trafic prévu soit plus fort sur la route de Morlaàs que sur la rocade ?
   - Est-ce que cela est la cause de la création - non prévue jusqu'alors - d'un passage dénivelé au giratoire Nobel ?
   - Comment se répartissent les trafics au péage entre les flux venant ou allant au nord de la A 64 et ceux venant ou allant au sud de la A 64 ? En clair de quel côté y-en-a-t-il le plus ? (voir aussi question 8)
   - Quels sont les chiffres correspondant pour les questions ci- dessus dans le cas de la variante nord (sur Morlaàs) ?

4) Le dossier donne une estimation du coût de l'échangeur (18,55M€) et du passage en dénivelé au giratoire Nobel (10M€) mais ne chiffre pas les autres aménagements indispensables (Cami Salié, rue de l'Abbé Lemire, chemin de l'Oussère, protection ou relogement des gens du voyage, très impactés par le projet, disparition de jardins familiaux… A-t-on une estimation des tous ces coûts ?

5) Et peut-on connaître les chiffres correspondant dans le cas de la variante nord dont l'emprise totale est moindre ?

6) Est-ce que la variante préférentielle ne prélude pas à une opération immobilière d'ampleur - après expropriation ? - du fait du foncier impacté (terrains occupés par des gens du voyage et par des jardins familiaux) ?

7) Au total, on attendrait que le dossier réponde à 3 séries de questions :

   - sur les flux de trafics actuels et à venir et leur répartition entre les différentes routes, principales et secondaires,
   - sur les coûts directs et indirects de l'échangeur,
   - sur les impacts tant sur les personnes que sur l'environnement naturel,
     or, le dossier est vide sur les 2 premiers points, et très incomplet, voire biaisé, sur le 3ème.
     Et que donneraient les éléments correspondant pour la variante nord ?

8) Il manque une donnée essentielle pour apprécier s'il vaut mieux localiser l'échangeur au nord ou au sud de la A64.
   Comment se répartit le trafic au péage entre flux entrants venant du nord et venant du sud d'une part, et flux sortants allant vers le nord et allant vers le sud d'autre part ?

9) Plutôt qu'une comparaison en bonne et due forme des 2 variantes (sur la base des trafics, des coûts et des impacts), l'identification de la variante préférentielle – en page 21 du dossier - repose sur des éléments qualitatifs et contestables.

   - Comment peut-on affirmer que cela permet de soulager le trafic sur les 2 principaux axes routiers quand le trafic reste plus élevé sur la route de Morlaàs que sur la rocade et que cela oblige à réaliser en plus un passage en dénivelé au giratoire Nobel ?
   - Il est vrai que le tissu urbain est moins dense au débouché de l'échangeur au sud de la A 64 - ce qui est propice à une opération immobilière d'ampleur, non évoquée bien évidemment - mais il n'est pas vrai que les pôles d'activité du Nord-Est soient rapidement accessibles. Ceci n'est pas vrai dans le cas de la ZA de Berlanne : il faudra parcourir 2km en empruntant la route de Morlaàs, saturée, pour rejoindre l'autoroute alors qu'une bretelle directe de 350m suffirait si la variante nord était choisie. Qu'en pensent Amazon et Chronopost implantés sur la ZA de Berlanne ?
   - Il est écrit que l'échangeur au sud de la A 64 se développe sur une zone en friche - ce qui est favorable à une opération immobilière d'ampleur ? – mais comment prend-on en compte la situation des gens du voyage très affectée par cette implantation ? Et comment règle-t-on le cas du Cami Salié Est ? S'il est fermé à toute circulation, le trafic va se reporter sur l'avenue du Béarn à Idron. Dans le cas contraire l'activité sur cet axe va croître fortement et la situation des riverains devenir invivable.

10) Au total, on nous présente un dossier pauvre et totalement insuffisant pour justifier la variante préférentielle, mais était-ce possible au regard de données objectives ? Sans doute pas, s'agissant d'une décision purement politique ! Est-ce ainsi que l'on pense berner les citoyen(ne)s avec des consultations qui n'en sont pas ?

11) Demander la gratuité du péage entre les échangeurs Ouest (Lescar) et Est de Pau.

12) Quel type de poste de péage est envisagé ? entièrement automatique ?