Bilan de la concertation
Contournement d'Ustaritz

Présentation du bilan
Septembre 2020

PYRENEES ATLANTIQUES
LE DEPARTEMENT

Analyse de la configuration actuelle

Réalisation de comptages et d'une enquête origine destination en février 2013 ;

Répartition des trafics

- 56 % de trafic de transit
- 41 % de trafic d'échange
- 3 % de trafic local

- La traversée d'Ustaritz ne s'inscrit pas dans la logique d'itinéraire en mêlant les flux en transit et les flux locaux (différences de comportement) alors que le reste de la 932 est clairement dans une logique de transit

- Les modes doux ne disposent pas d'espaces propres identifiés et continus (risque de conflits d'usage)

Conclusion de l'analyse

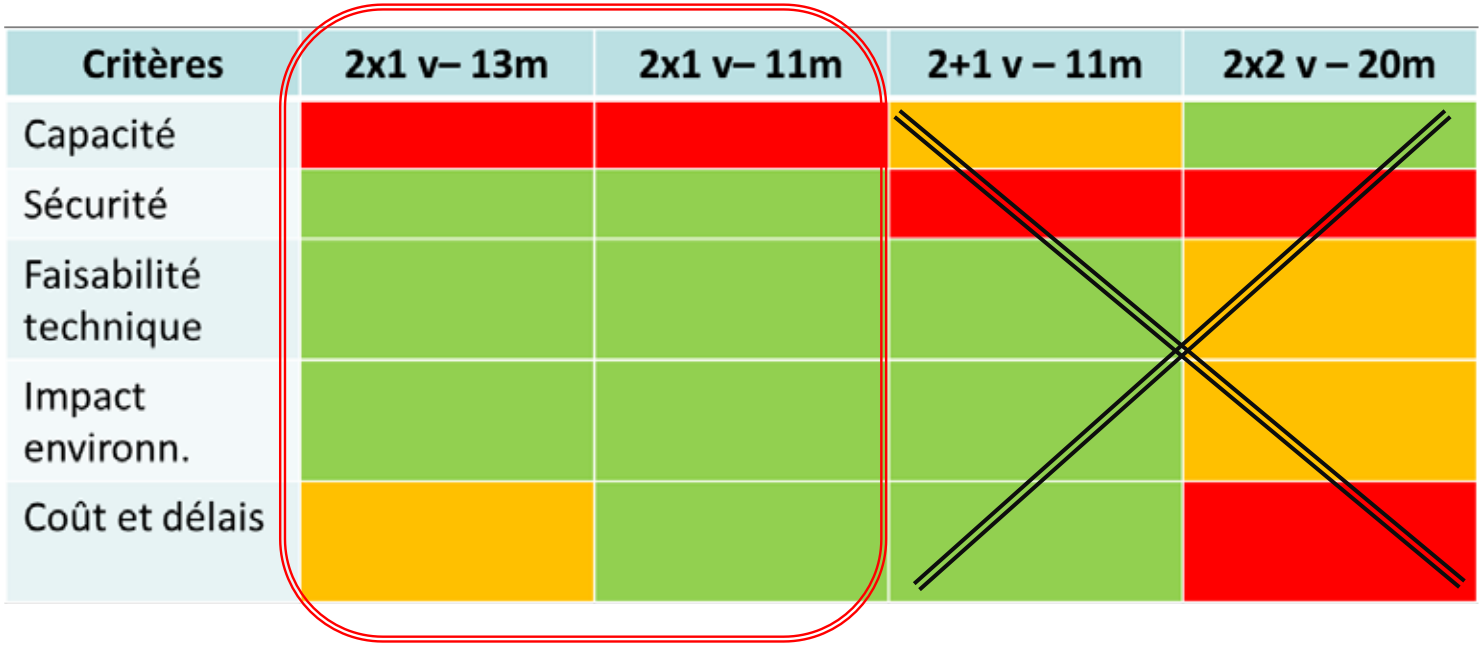
Une traversée urbaine complexe à gérer car :

- supportant un niveau de trafic très important (plus de 20 000véh/j)
- mêlant des trafics de nature différente : transit, échanges, local
- comportant des déplacements doux mais sans comporter les aménagements adéquats
- effet de coupure au niveau de l'urbanisation

- A court terme, sur le plan des trafics, l'axe arrive à saturation

Rappel du contexte

Analyse comparative / aménagements sur place



Critères	2x1 v– 13m	2x1 v– 11m	2+1 v – 11m	2x2 v – 20m
Capacité				
Sécurité				
Faisabilité technique				
Impact environn.				
Coût et délais				

- L'aménagement ne pouvant pénaliser la sécurité, les solutions 2+1 voies et 2x2 voies sont écartées.
- Néanmoins les solutions d'aménagement sur place à 2x1 voies ne résolvent pas la problématique de la capacité.

➔ **Etude des possibilités d'aménagements neufs**

Analyse comparative – Fuseaux pour un tracé

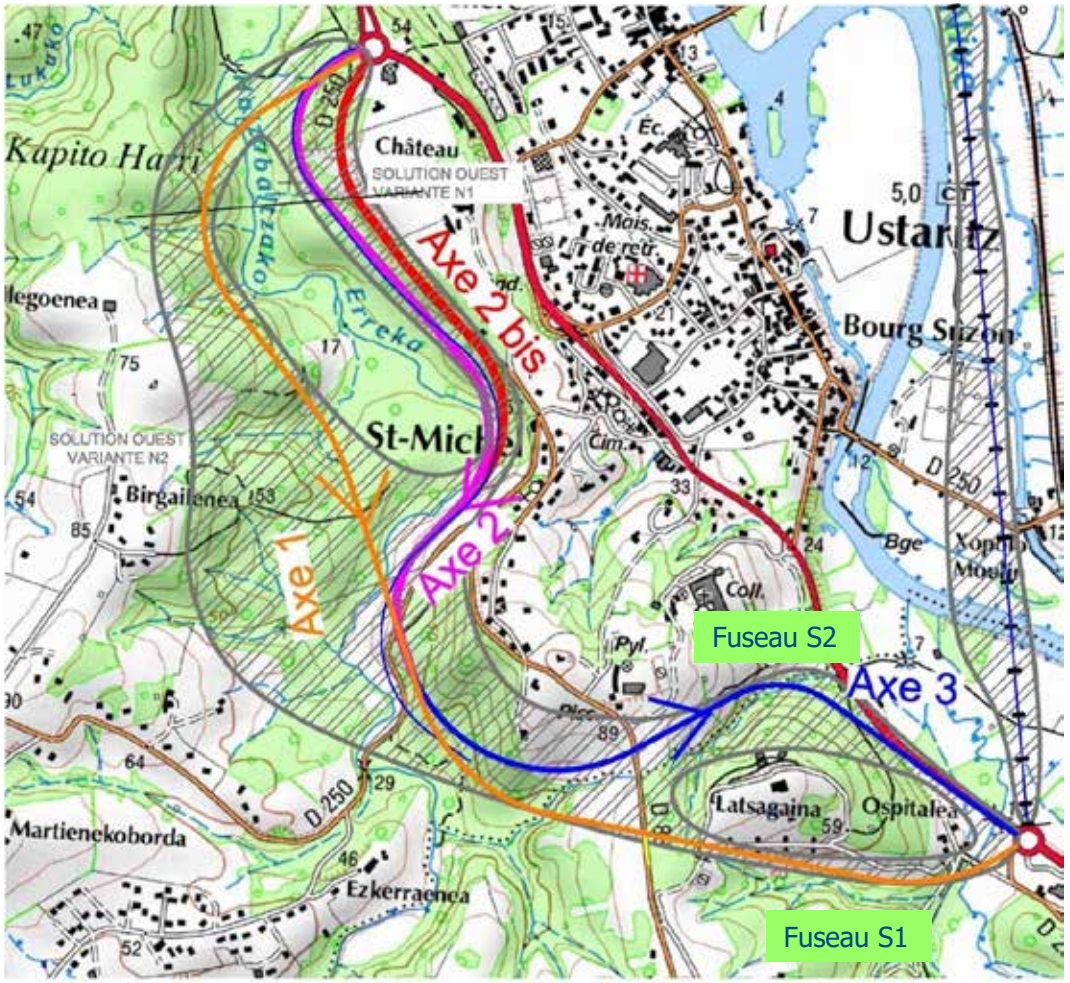
Critères	Fuseau Est	Fuseaux Ouest
Attractivité		
Sécurité		
Faisabilité technique		
Impact environn.		
Coût et délais		

- fortes contraintes environnementales à l'Est
- coût des nombreux franchissements de cours d'eau

➔ **Limitation de l'analyse de la faisabilité aux fuseaux Ouest**

Rappel du contexte

Analyse de la faisabilité des fuseaux ouest



Analyse de la faisabilité des fuseaux ouest et choix

- L'analyse multicritères des fuseaux de passage et leurs estimations ont été présentées en 2015 aux élus du Département et des communes d'Ustaritz et Larressore.
- Le fuseau S1 n'a pas été retenu en raison notamment de contraintes environnementales défavorables, et du peu d'optimisations possibles ainsi qu'en raison du positionnement des deux communes d'Ustaritz et Larressore en faveur du fuseau S2.
- La commune d'Ustaritz avait opté pour le fuseau S2 pour des raisons d'urbanisme et la commune de Larressore pour des raisons territoriales.
- A ce titre, les communes ont délibéré en 2015 (le 9 novembre 2015 pour Larressore et le 17décembre 2015 pour Ustaritz) en faveur du projet de contournement et se sont prononcées pour un tracé passant dans ce fuseau S2.
- Le Département a également délibéré en faveur de ce tracé le 26 novembre 2015 afin de prendre en considération la mise à l'étude du projet, délimiter les terrains affectés par ce projet et permettre aux communes de surseoir à statuer sur toutes demandes d'autorisation pour une durée de dix ans.

Prise en considération – Fuseau d'études

Lancement de la concertation

- Lancement de la concertation le 22 mars 2017 par la tenue d'une réunion publique au centre Lapurdi d'Ustaritz
- Concertation lancée en parallèle du lancement des études de conception en septembre 2017 pour pouvoir adapter le projet au fil de l'eau en fonction des échanges.
- **3 grands temps de concertation**
  - Réunion publique de lancement et premières permanences de présentation en avril 2017
  - Développement du projet pendant 2 ans en lien avec les associations, les riverains et les élus
  - Concertation finale du 15 novembre au 16 décembre 2019 et bilan
- Avec au fil de l'eau une adresse mail dédiée et un site internet alimenté au fil de l'eau avec les compte-rendus, les documents techniques et graphiques

Premier temps de la concertation : lancement de la démarche

- Réunion publique du 22 mars 2017 ;
- Et premières permanences en avril 2017 en mairie d'Ustaritz et Larressore ;
- **Premiers retours**
  - Les questionnements ont porté principalement sur ;
    - le choix du fuseau Sud, et sa justification
    - les nuisances et les impacts probables sur le quartier Saint Michel
    - la capacité à long terme de la voie de contournement à 2 fois une voie
    - les nuisances sonores et de pollution

- **Les réponses apportées – choix du fuseau sud**
  - Le fuseau S1 n'a pas été retenu en raison notamment de **contraintes environnementales défavorables déjà identifiées** (natura 2000, zone inondable), et du **peu d'optimisations possibles**, alors que le fuseau S2 présentait d'après les études préliminaires des possibilités d'optimisation mais également en raison du **positionnement des deux communes concernées en faveur du fuseau S2.**

Premier temps de la concertation : lancement de la démarche

Les réponses apportées – quartier Saint Michel / nuisances

- L'étude d'impact à venir aura pour objectif dans un premier temps d'analyser l'état initial ou état de référence de la zone susceptible d'être affectée.
- Une fois l'état initial réalisé, une étude des impacts sera réalisée et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront proposées.
- Dans le cadre de l'étude d'impact, le milieu humain sera donc étudié dans son ensemble et le Département y portera une attention toute particulière.

Les réponses apportées – capacité de la voie

- Cette capacité sera suffisante pour absorber le trafic de transit qui représente environ la moitié du trafic écoulé sur la RD932 en traversée du centre bourg.

  Le reste du trafic (trafic venant ou partant d'Ustaritz ou interne à Ustaritz) continuera à emprunter la route actuelle.

Deuxième temps : déroulement du projet historique des réunions de concertation

Durant les études environnementales et les études de conception, des réunions régulières ont eu lieu avec les élus, les associations et les comités de quartier. Des échanges individuels ont pu également avoir lieu avec certains riverains.

- Réunion le 15 septembre 2017 avec les élus d'Ustaritz et Larressore, et les élus du Département
- Réunion le 27 novembre 2017 avec les élus d'Ustaritz
- Réunion le 5 décembre 2017 avec les Comités de quartier Saint Michel et Etxehasia, et les associations UDE et ASKI, en mairie d'Ustaritz
- Réunion le 19 décembre 2017 avec le maire de Larressore
- Réunion le 13 février 2018 avec l'association EZ HUNKI de Larressore en mairie de Larressore

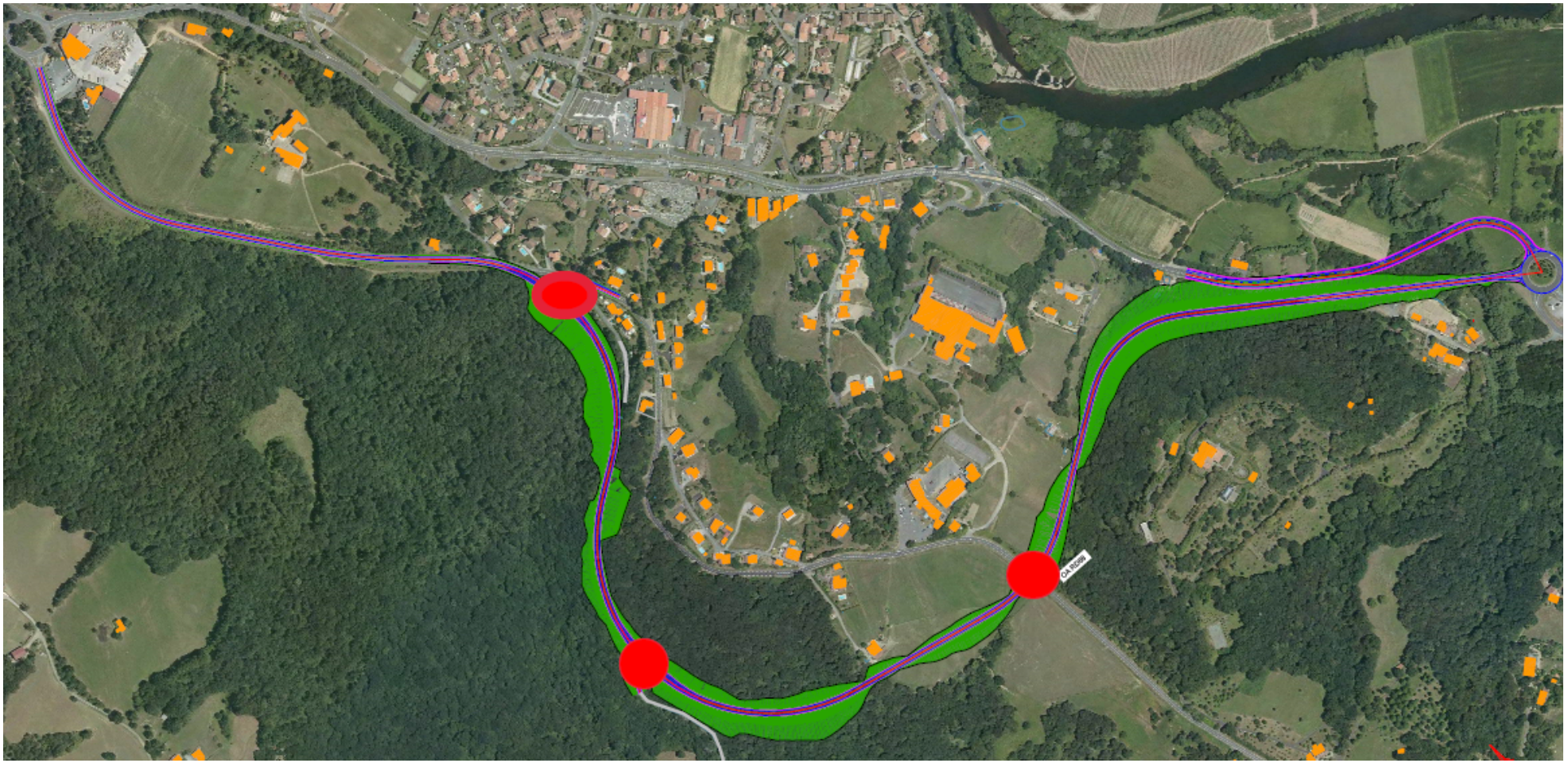
Deuxième temps : déroulement du projet historique des réunions

- Réunion le 5 mars 2018 à la demande du Comité de quartier Saint Michel en mairie d'Ustaritz
- Réunion le 22 juin 2018 avec les Comités de quartier Saint Michel et Etxehasia, et les associations UDE et ASKI, en mairie d'Ustaritz avec les élus d'Ustaritz et Larressore, et du Département
- Réunion le 22 octobre 2018 avec les élus départementaux
- Réunion le 10 décembre 2018 avec les élus d'Ustaritz et Larressore, et du Département
- Réunion le 9 avril 2019 avec les Comités de quartier Saint Michel et Etxehasia, et les associations UDE et ASKI, en mairie d'Ustaritz avec les élus d'Ustaritz et Larressore (les élus départementaux excusés)
- Réunion le 14 octobre 2019 à l'initiative des élus d'Ustaritz, avec les Comités de quartier Saint Michel et Etxehasia, et l'association ASKI, en mairie d'Ustaritz

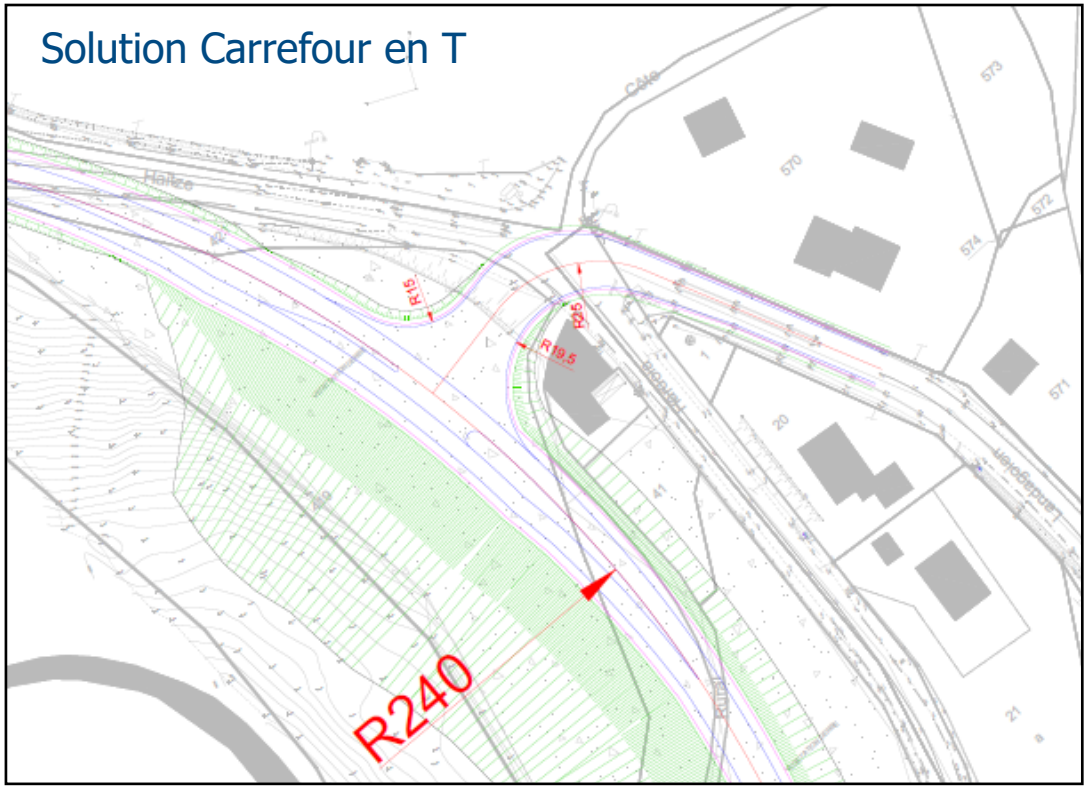
Deuxième temps : déroulement du projet
Points principaux travaillés pendant la concertation au fil de l'eau

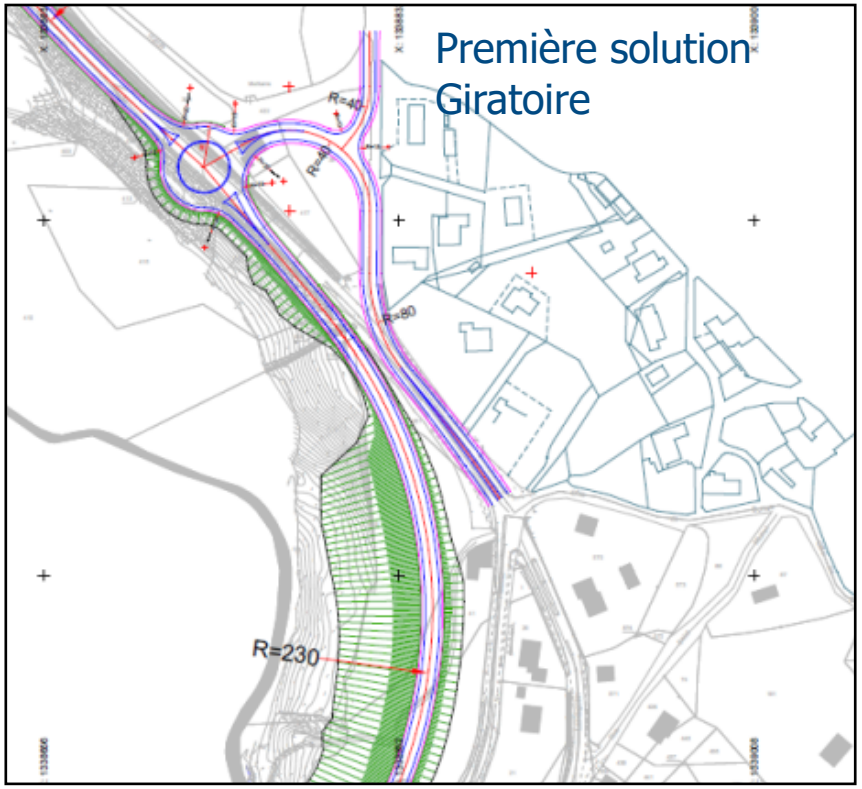
- La définition des carrefours avec les RD250 et RD88 (plusieurs solutions étudiées pour aboutir à un consensus, cf solutions pages suivantes)
- Ajout d'un passage inférieur pour un cheminement piéton pour le quartier Etxehasia
- Création d'une voie de dépassement pour VL dans la partie la plus pentue du tracé
- Etude spécifique d'un tracé complémentaire à la demande du quartier Saint Michel, s'écartant des habitations du quartier, au final non envisageable au vu de son coût (surcoût de l'ordre de 20 M€ par rapport au coût du tracé envisagé)
- Proposition de suppression du carrefour giratoire avec la RD88 suite à la réunion du 14 octobre 2019 en lien avec un plan de circulation sur les voies communales à établir avec la commune (pour éviter l'impact sur le périmètre de protection du château de Haitze et permettant de réduire la circulation dans le quartier St Michel).

Deuxième temps : déroulement du projet
Différentes solutions de carrefour envisagées



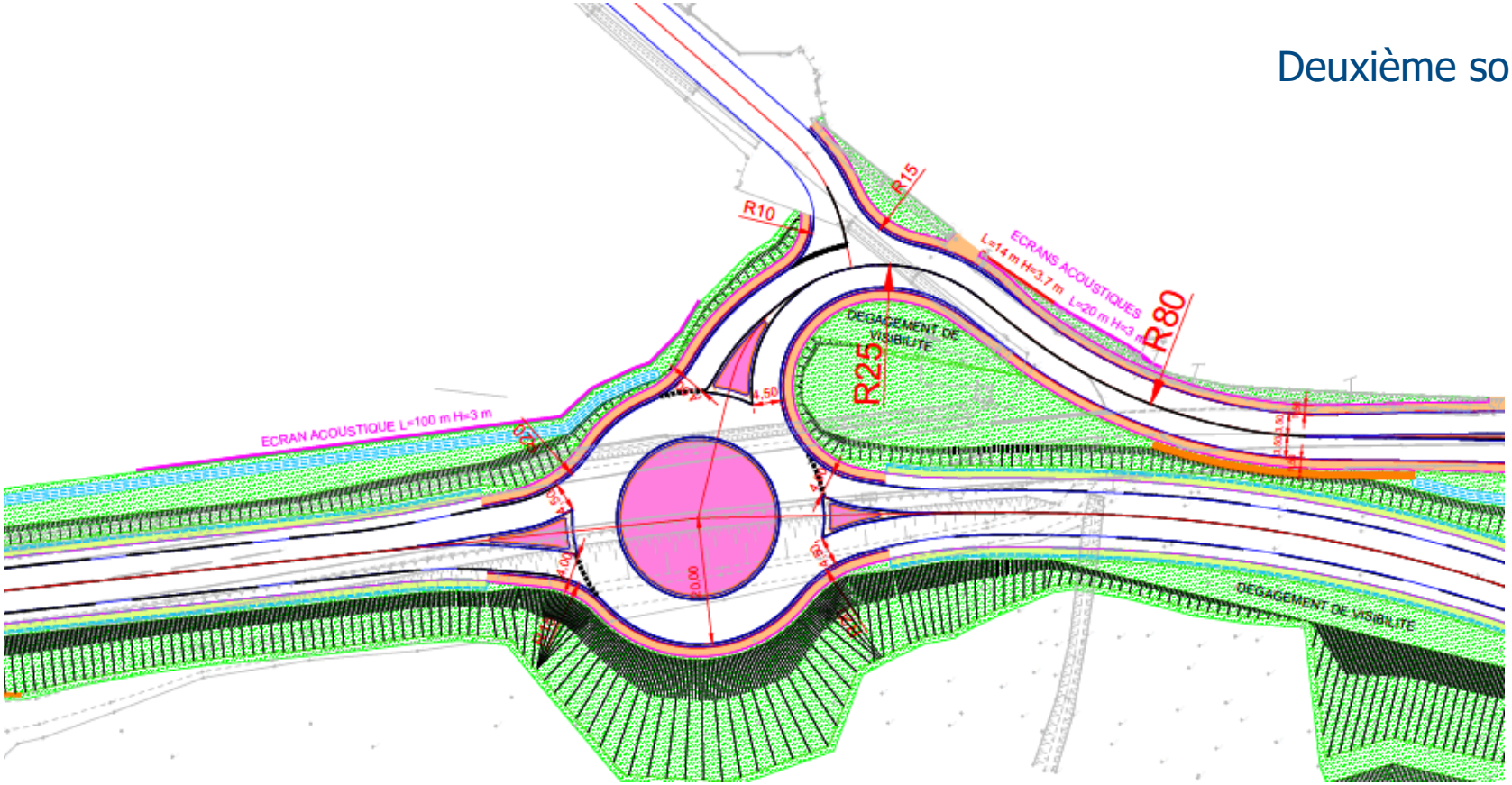
Deuxième temps : déroulement du projet - 4 solutions envisagées pour le raccordement de la RD88 nord sur le contournement 1/3





Deuxième temps : déroulement du projet - Solutions envisagées pour le raccordement de la RD88 nord sur le contournement 2/3

Deuxième solution Giratoire

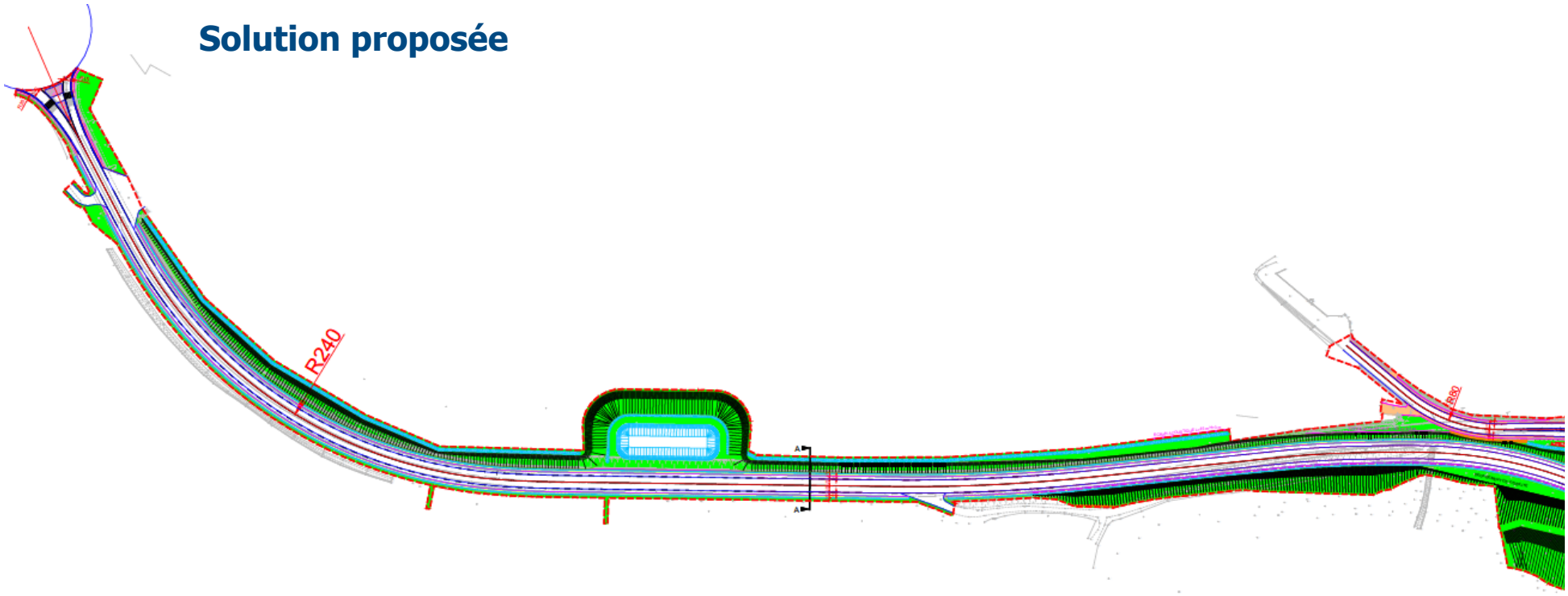


Deuxième temps : déroulement du projet
Raccordement avec RD88

- Lors de la dernière réunion en mairie le 14 octobre 2019, il a été proposé par le Département de supprimer le giratoire près du domaine Haitze (carrefour RD250/RD88) pour répondre à l'inquiétude de l'architecte des Bâtiments de France et car la suppression de ce giratoire sortirait l'ensemble de la circulation de transit du quartier. Cette suppression doit en revanche être accompagnée d'un plan de circulation sur les voies communales.

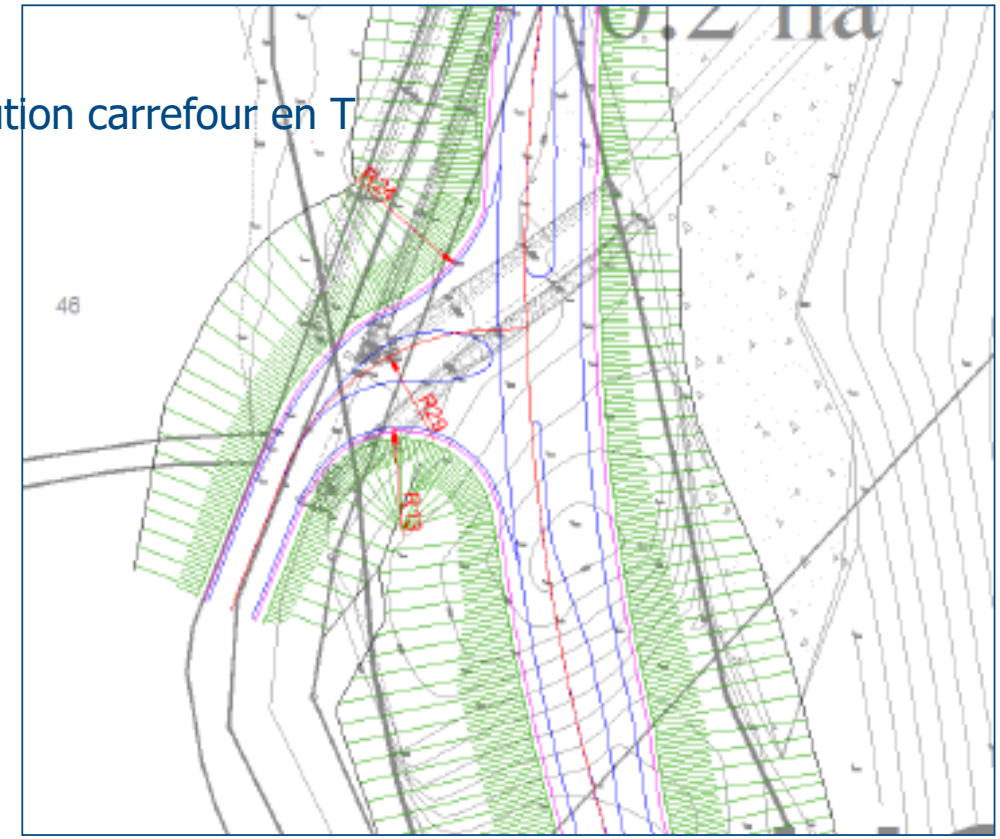
- Cette proposition a été jugée intéressante par les participants et a donc été proposée par le Département lors de la dernière phase de concertation

Solution proposée

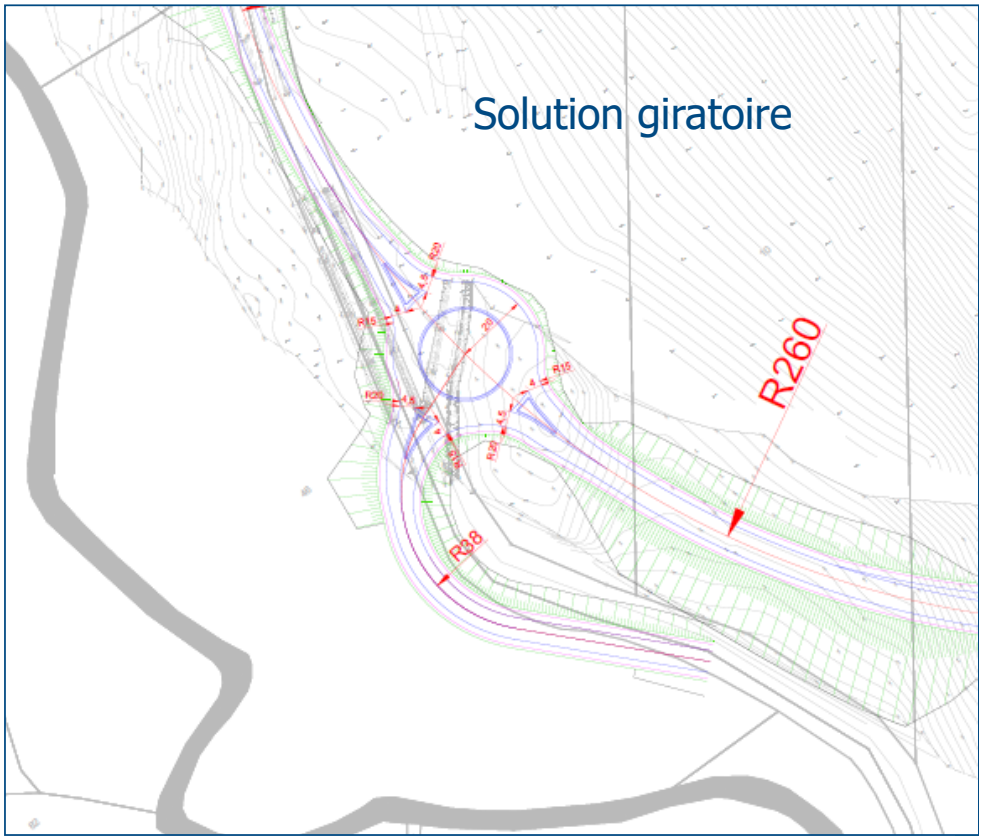


Deuxième temps : déroulement du projet - Solutions envisagées pour le raccordement de la RD250 sur le contournement 1/2

Solution carrefour en T

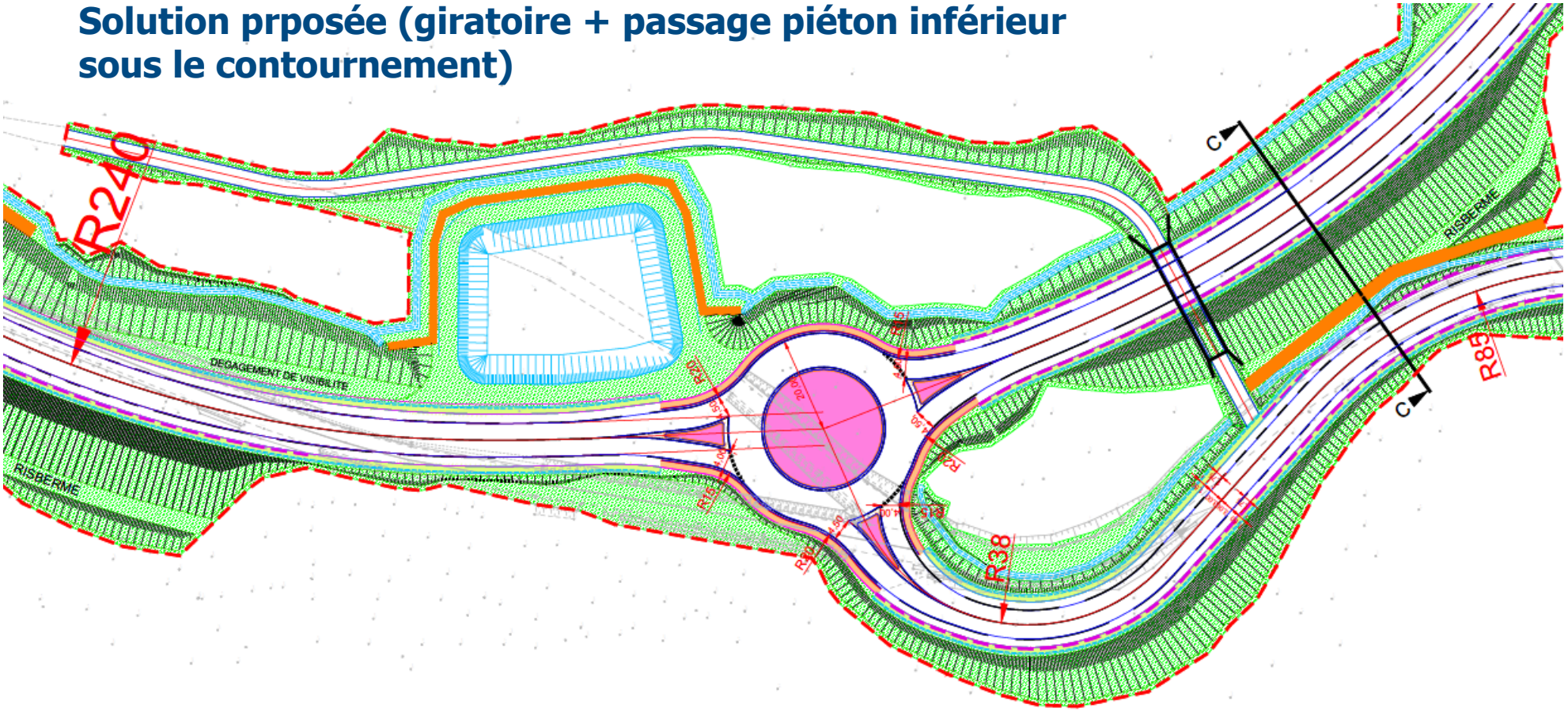


Solution giratoire



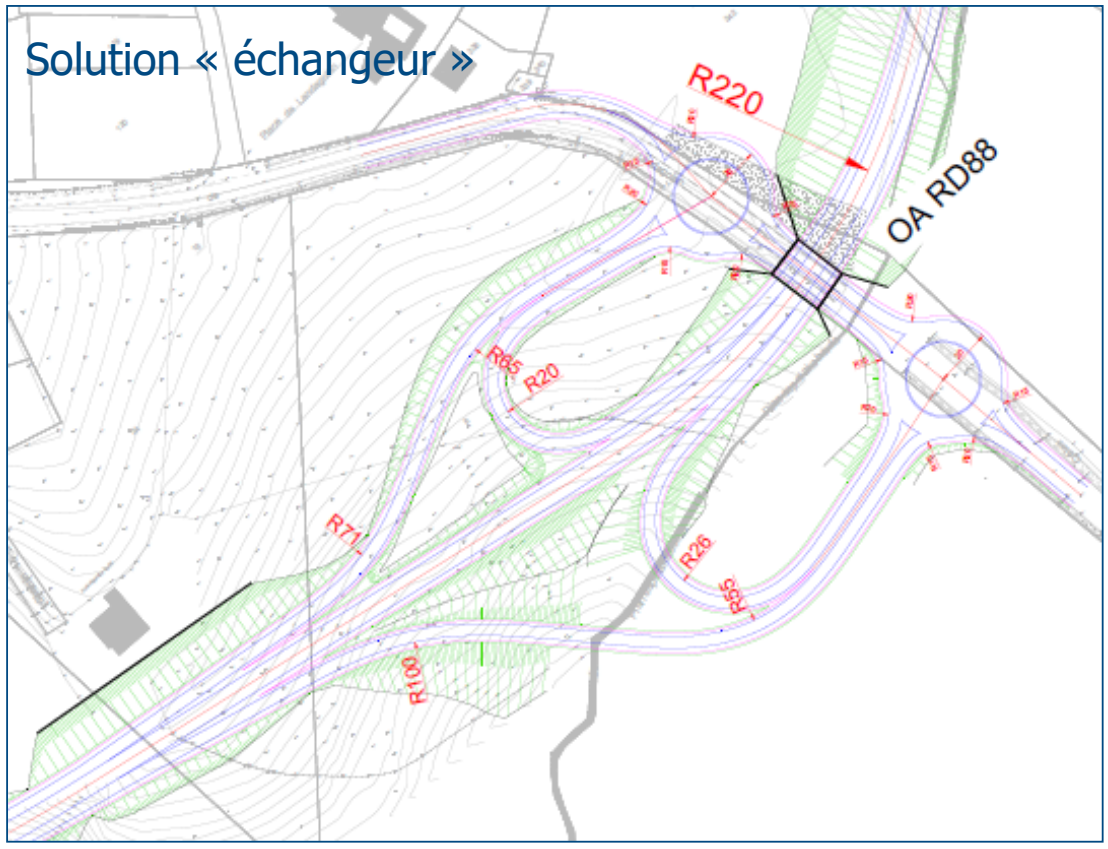
Deuxième temps : déroulement du projet - Solutions envisagées pour le raccordement de la RD250 sur le contournement 2/2

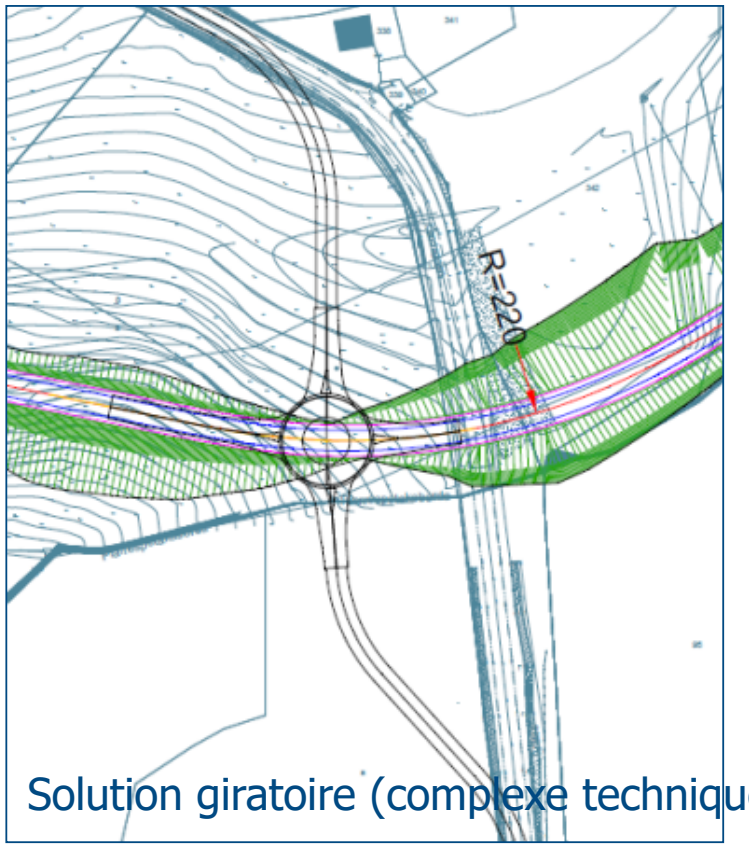
Solution prposée (giratoire + passage piéton inférieur sous le contournement)



Deuxième temps : déroulement du projet - Solutions envisagées pour le raccordement de la RD88 sud sur le contournement 1/2

Solution « échangeur »

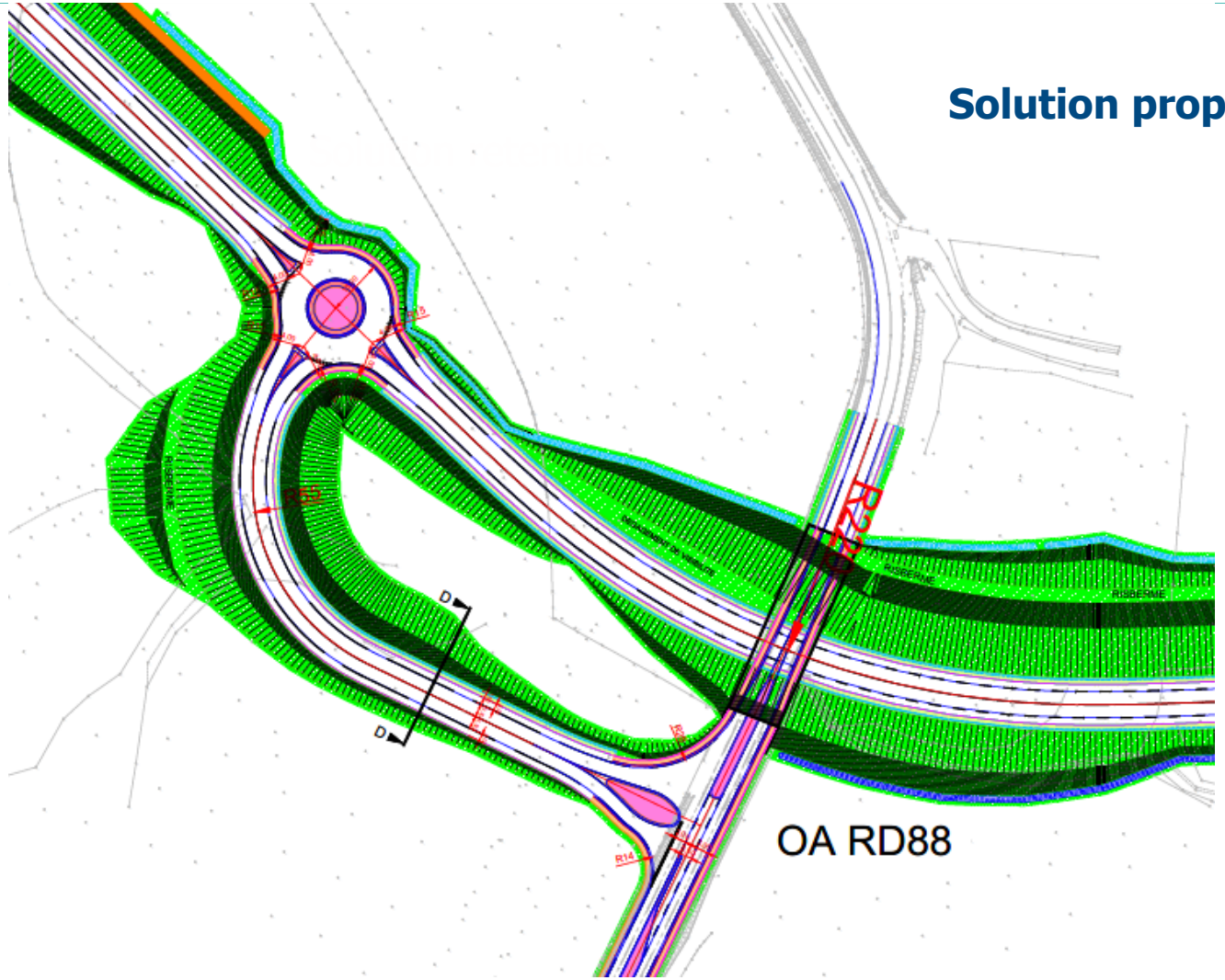




Solution giratoire (complexe techniquement)

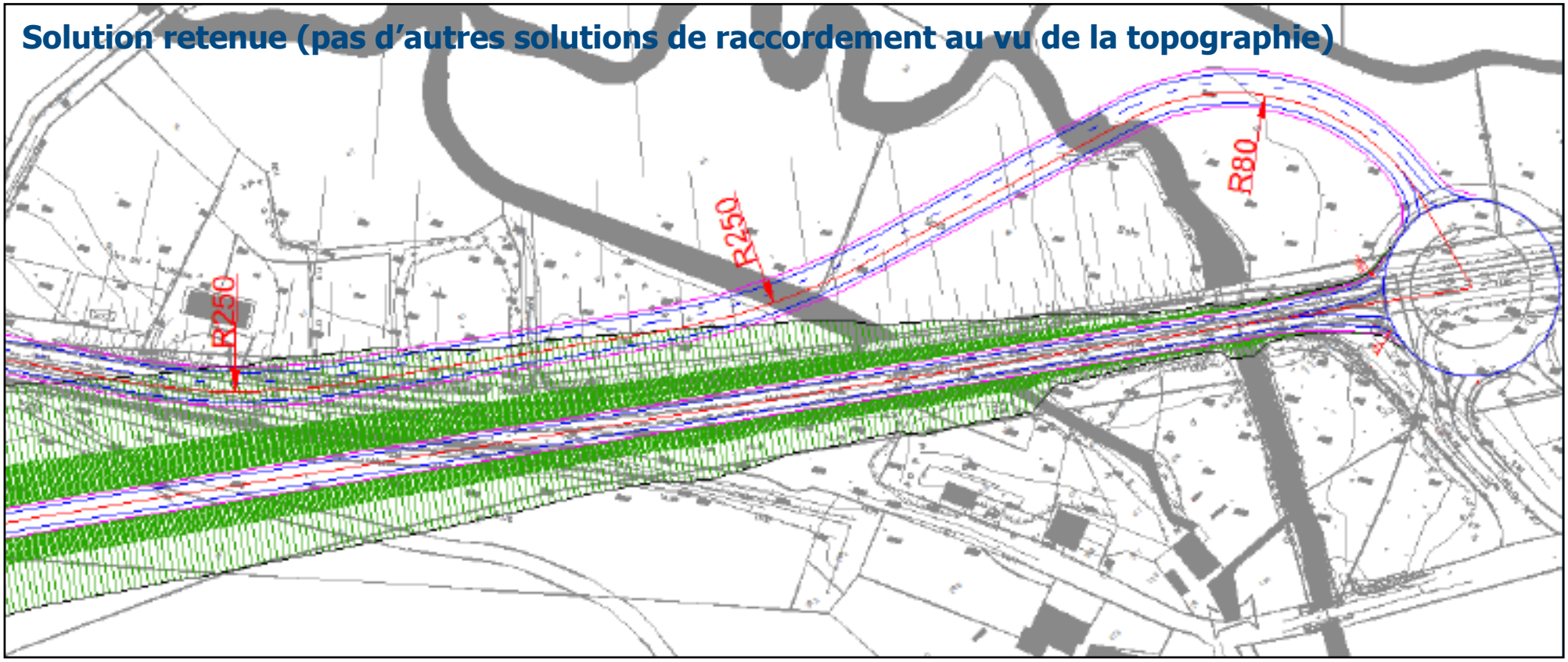
Deuxième temps : déroulement du projet - Solutions envisagées pour le raccordement de la RD88 sud sur le contournement 2/2

Solution proposée

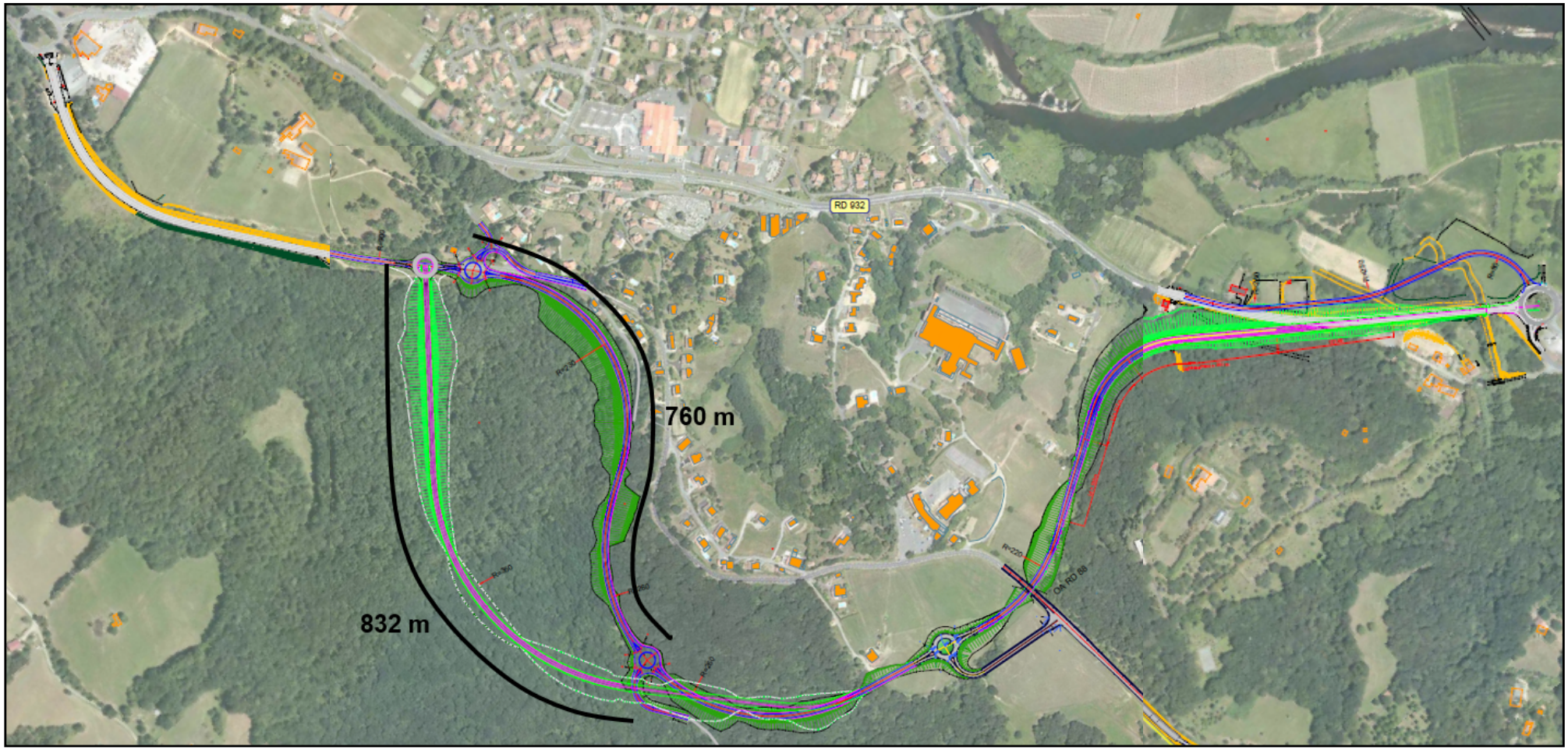


Deuxième temps : déroulement du projet
Raccordement sur la RD932

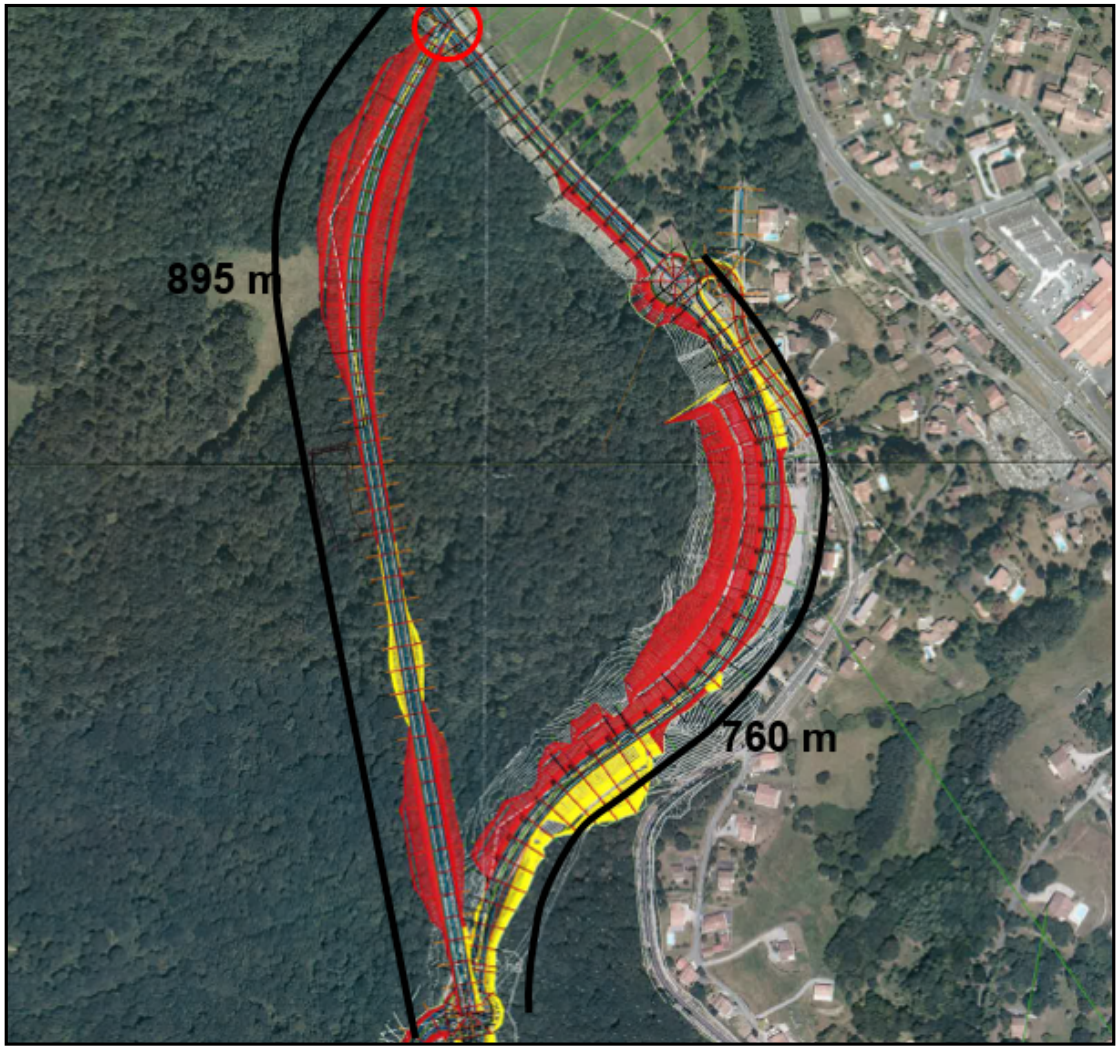
Solution retenue (pas d'autres solutions de raccordement au vu de la topographie)



Deuxième temps : déroulement du projet - Etude d'un tracé complémentaire s'éloignant du quartier Saint Michel – solution 1



Deuxième temps : déroulement du projet
Etude du tracé complémentaire – solution 2



Deuxième temps : déroulement du projet
Etude du tracé complémentaire – solution 3

1er ouvrage d'art
Longueur 285 m

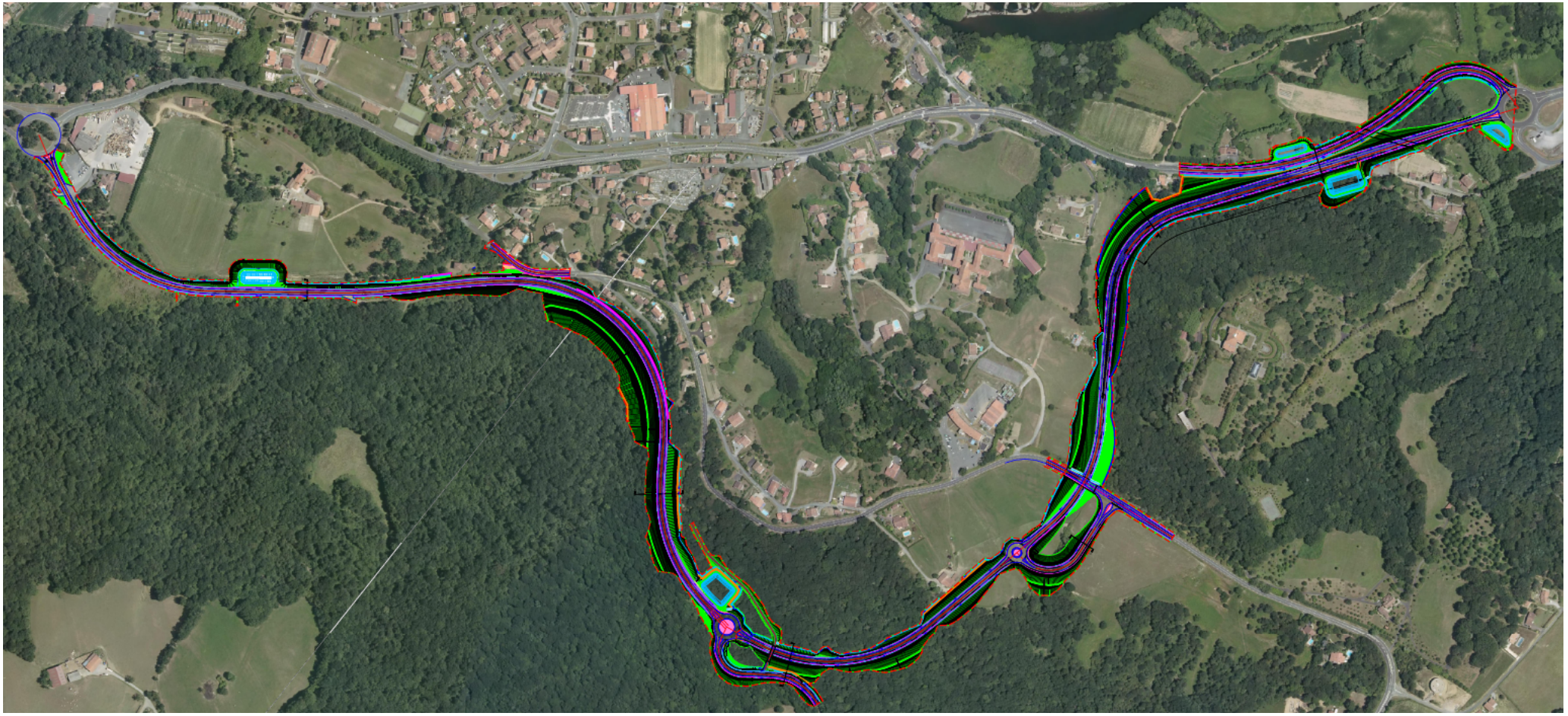
2ième ouvrage d'art
Longueur 155 m

Deuxième temps : déroulement du projet
Etude du tracé complémentaire

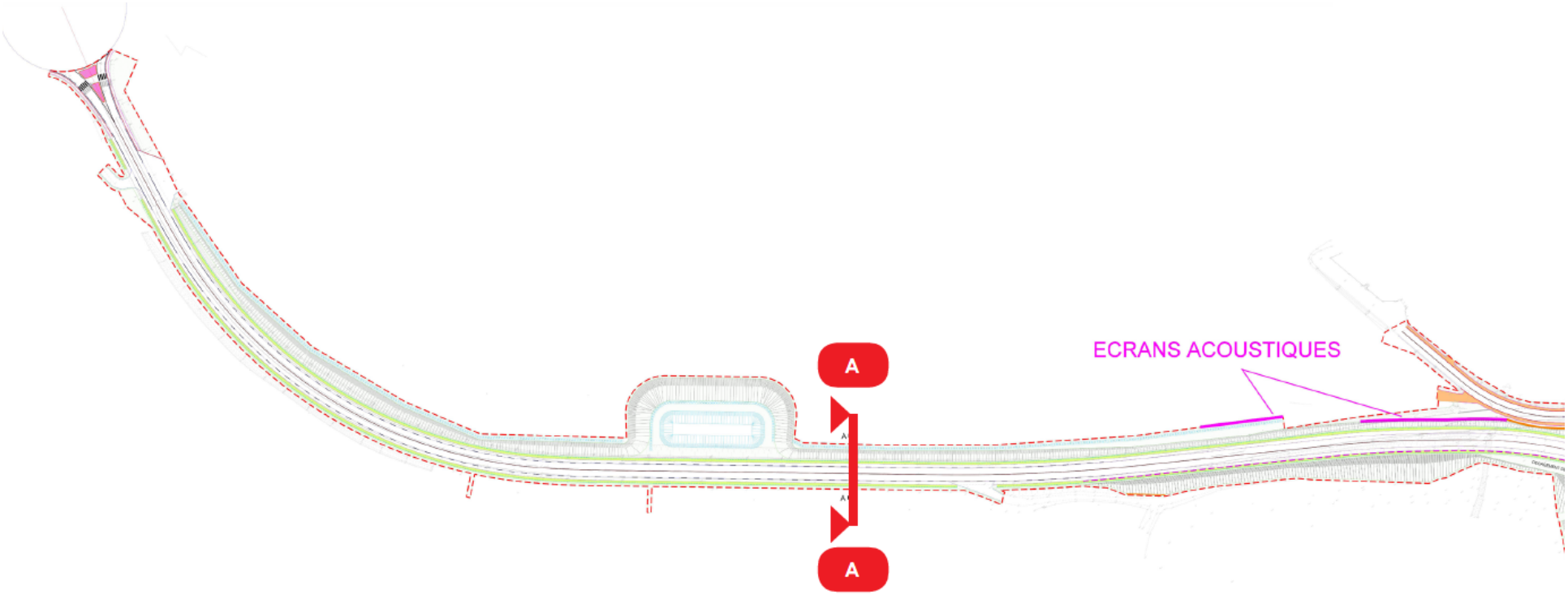
Analyse comparative entre le tracé initial et la solution 3 présentée car solution plus aboutie (niveau AVP), la moins pénalisante en termes environnemental et financier

Tracé initial	Tracé complémentaire
Linéaire de 760 mètres	Linéaire de 895 mètres
Pas d'ouvrage d'art	2 ouvrages d'art (halzabaltzako erreka) 285 m et 155m **Coûts : 16.5 M€ HT + 8.8 M€ HT**
Pas d'ouvrage de franchissement 1 carrefour giratoire avec la RD250	Pas d'ouvrage de franchissement 1 carrefour giratoire avec la RD250
Déblais : 80 500 m3 Remblais : 161 000 m3 **Coût : 4 à 5.5 M€ HT**	Déblais : 40 000 m3 Remblais : 25 000 m3 **Coût : 650 K€ à 1 M€ HT**

Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé

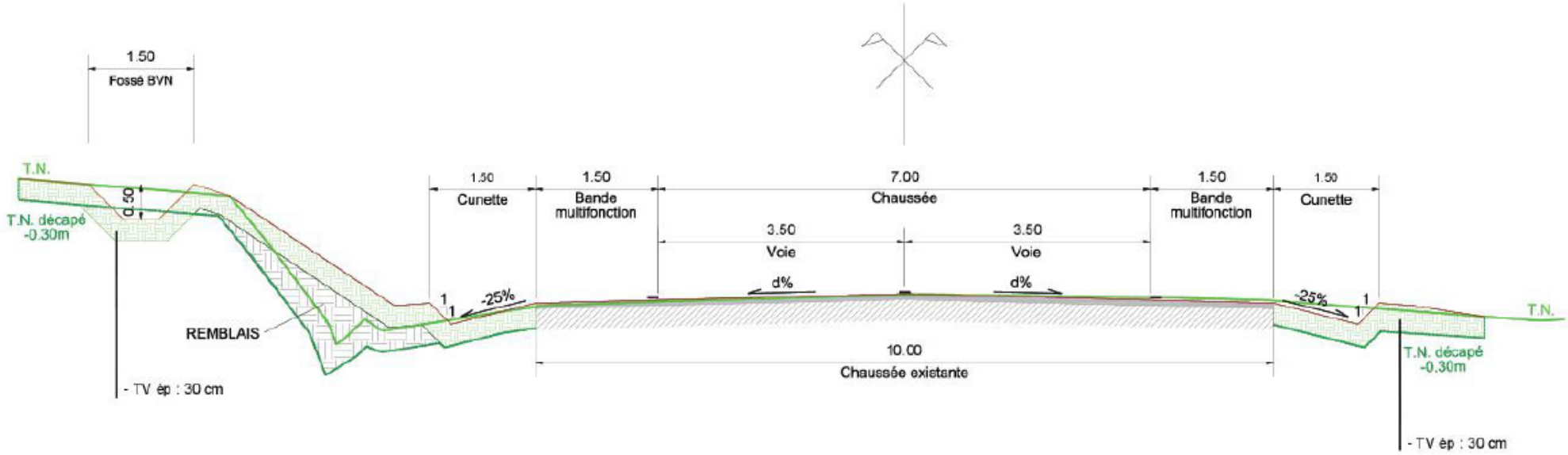


Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé

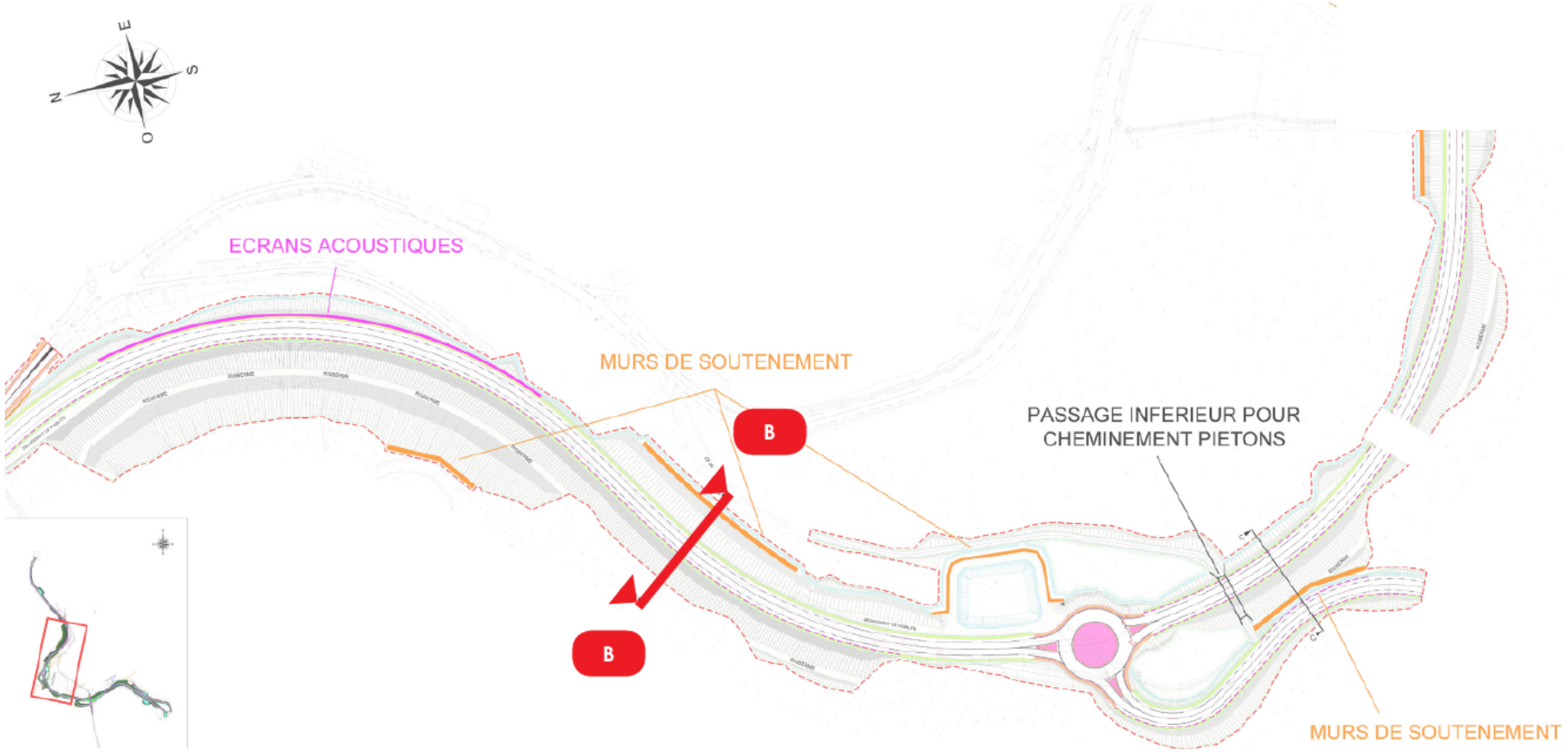


Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé

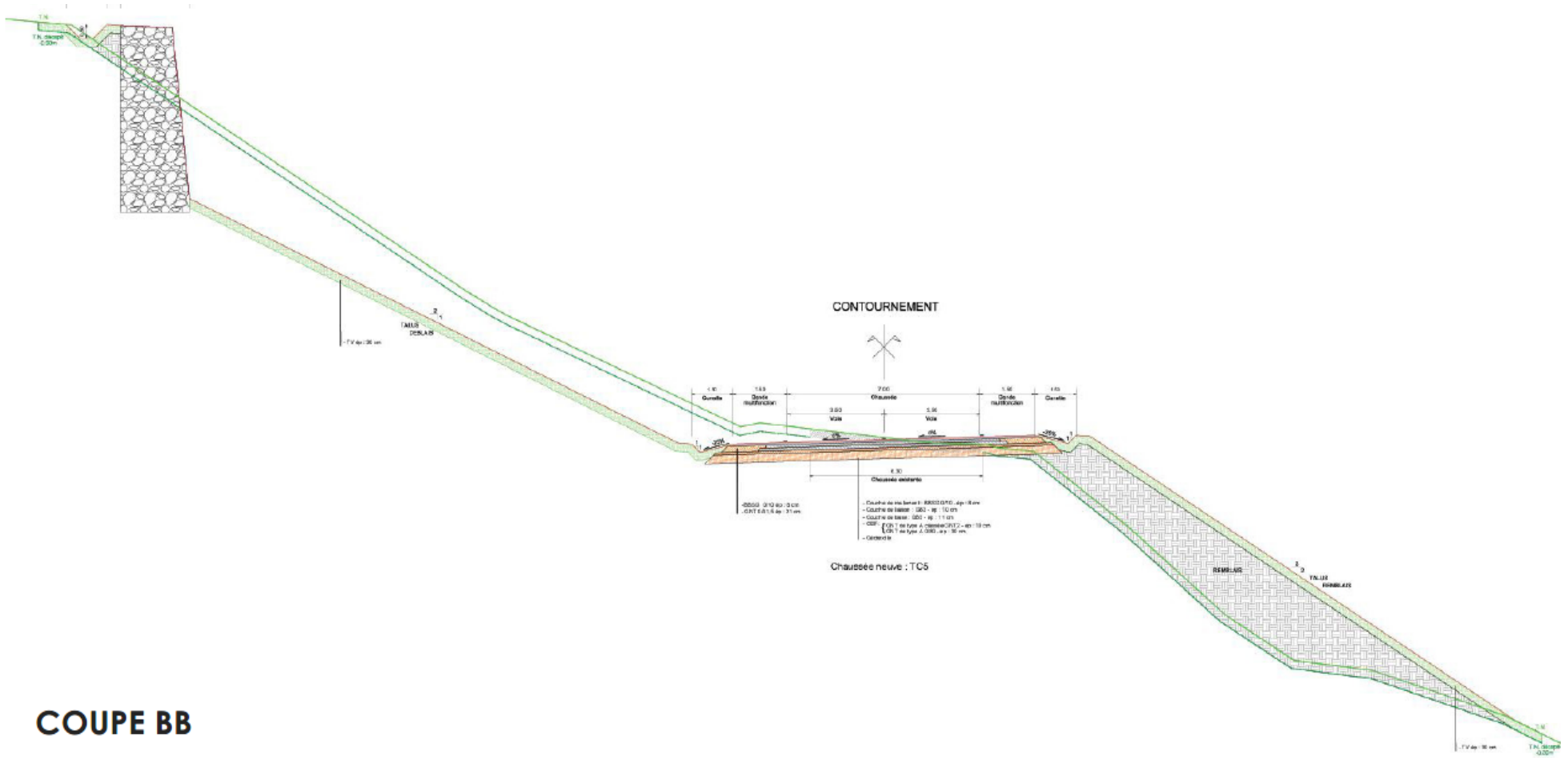
COUPE AA



Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé

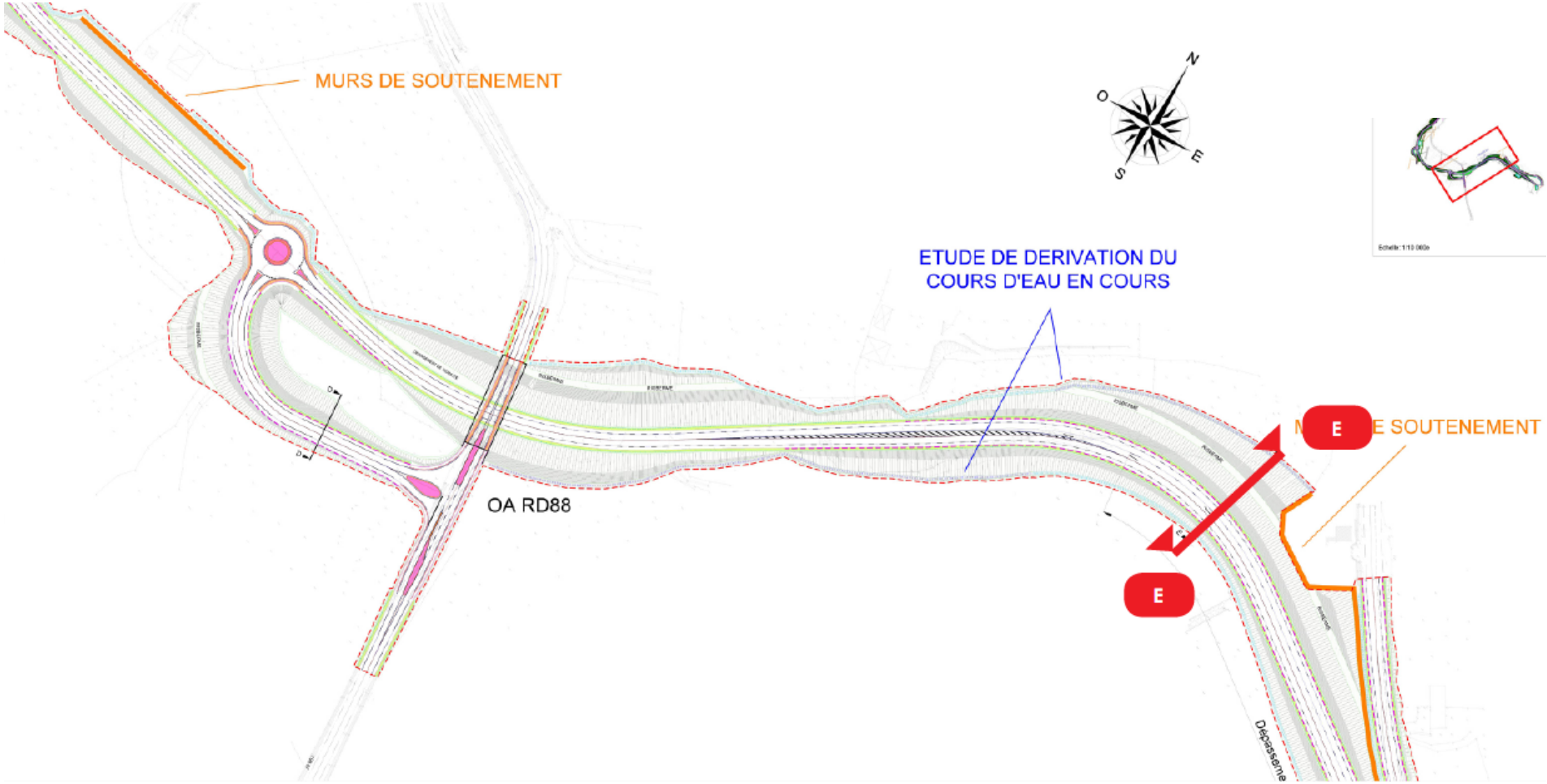


Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé



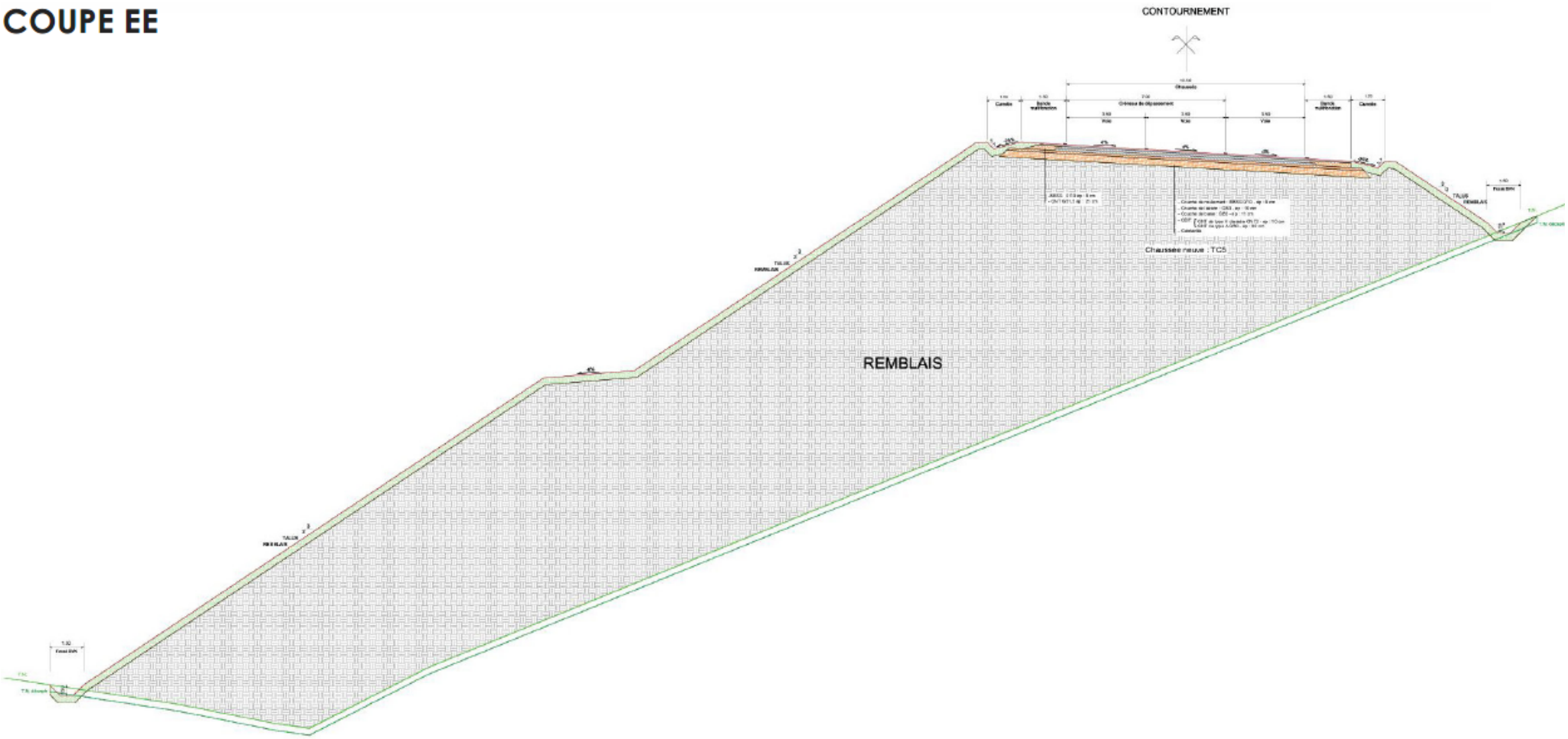
COUPE BB

Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé

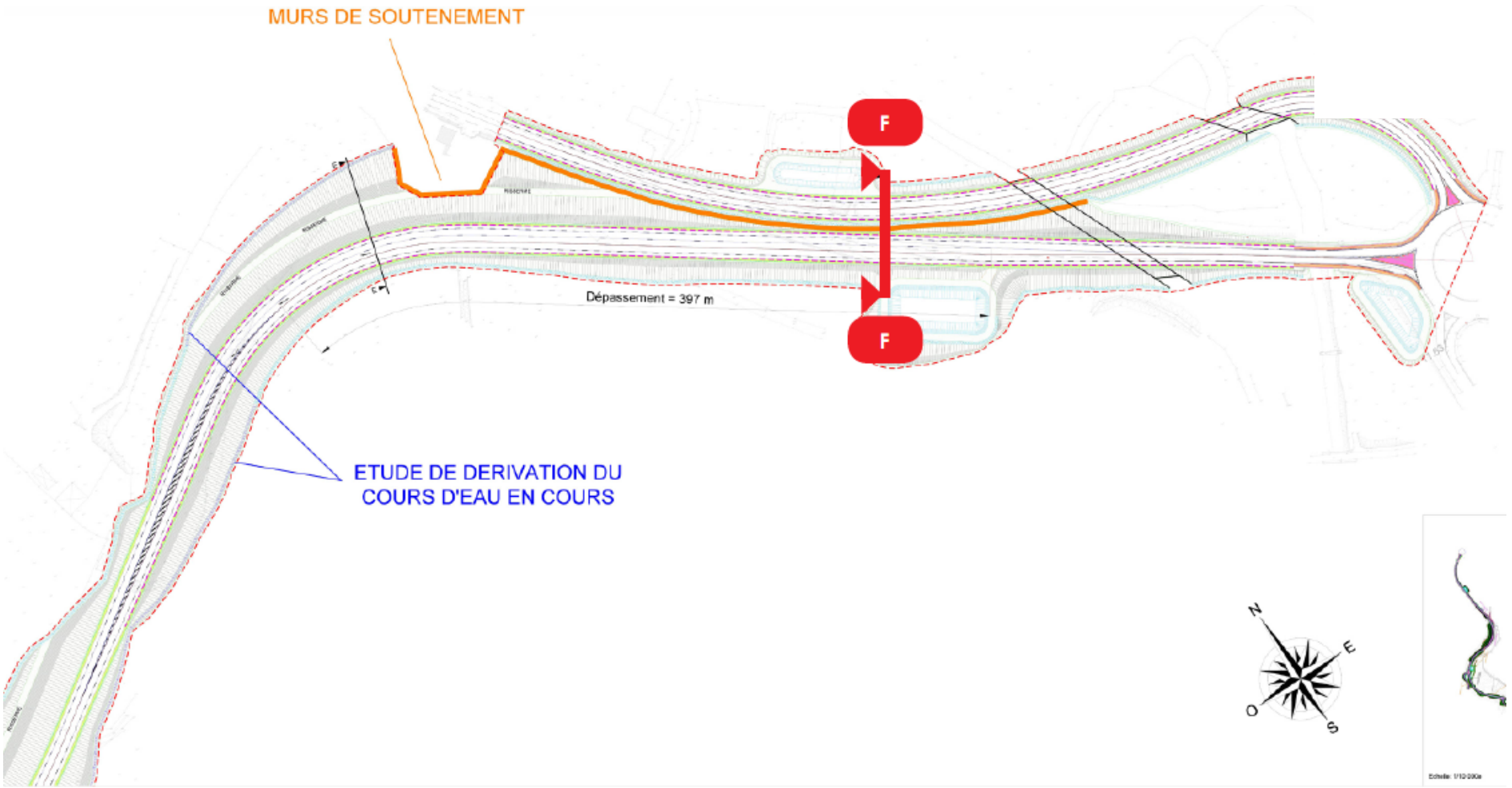


Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé

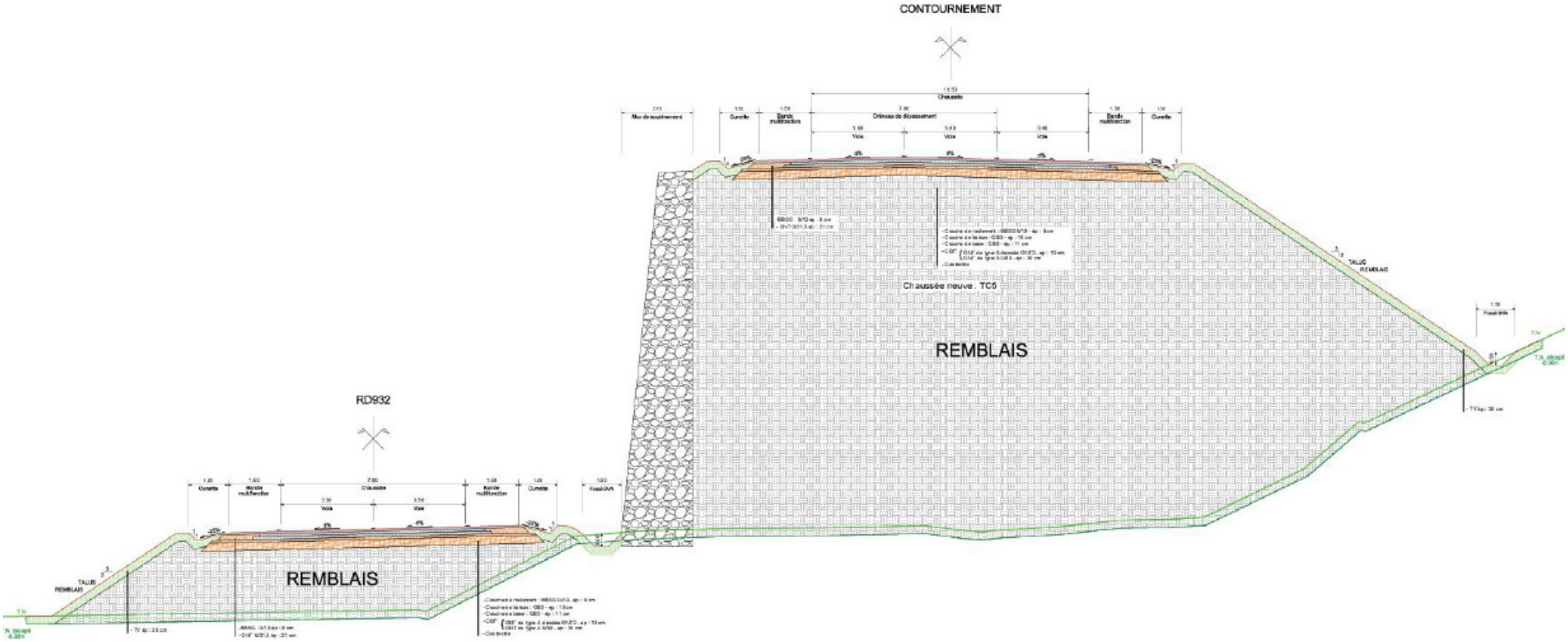
COUPE EE



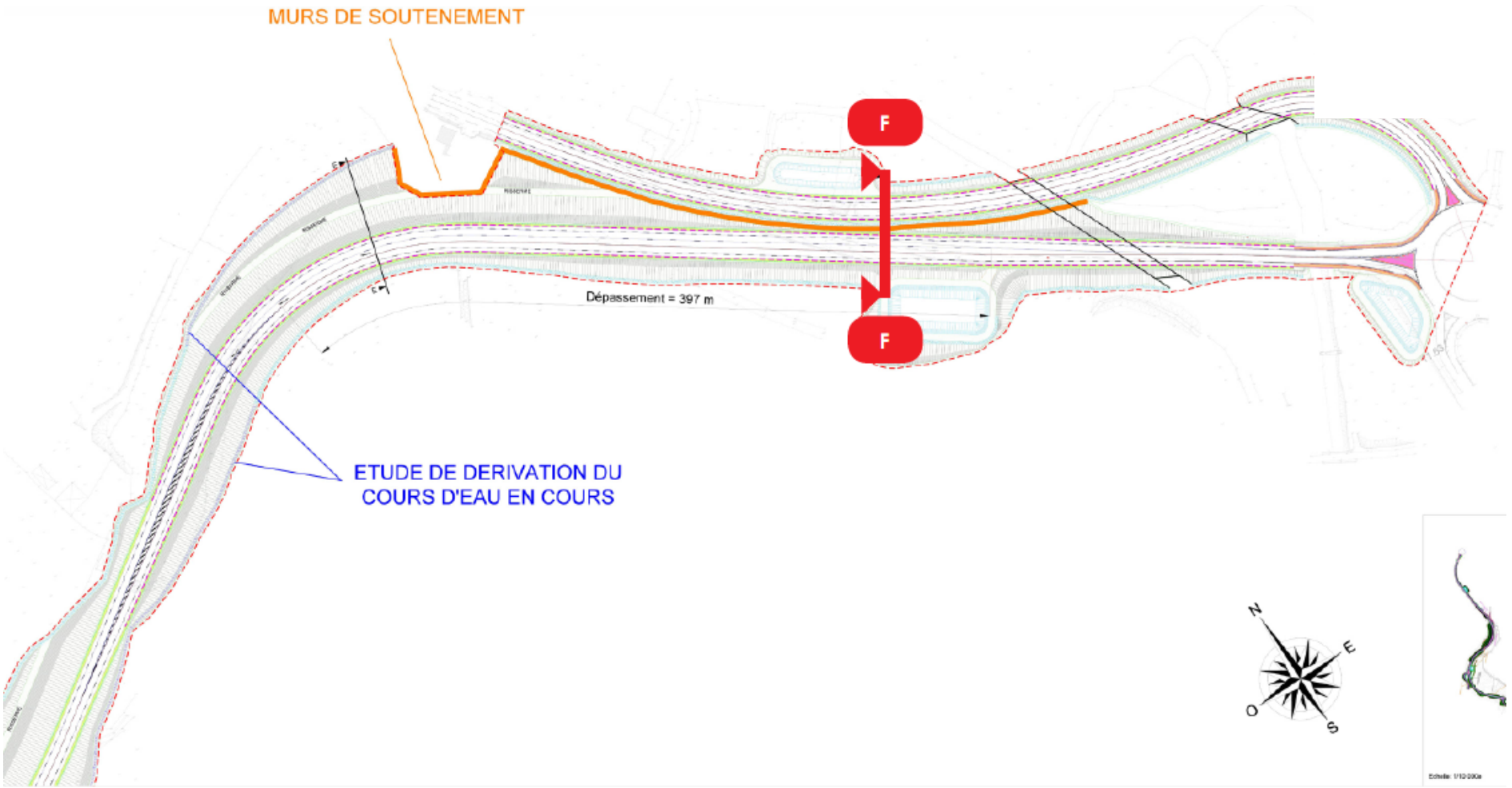
Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé



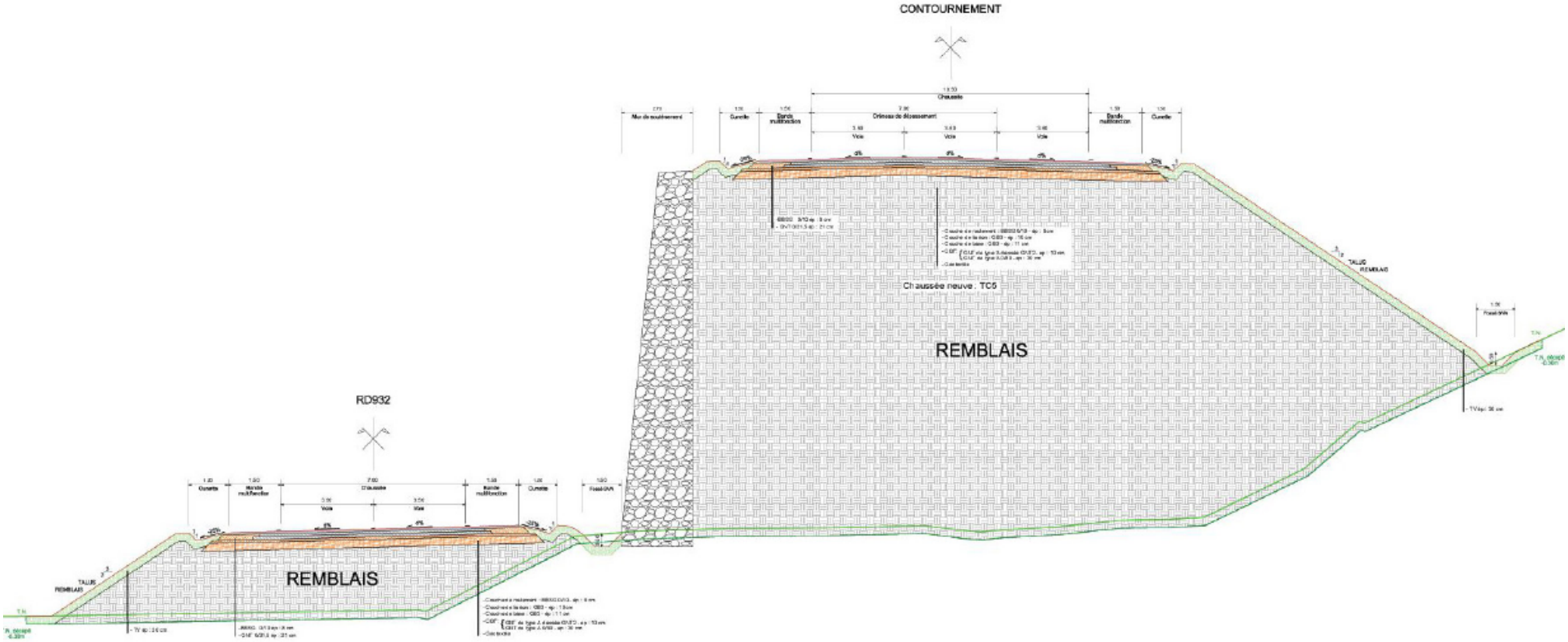
COUPE FF


CONTOURNEMENT
Chaussée neuve : TC5
REMBLAIS
RD932
REMBLAIS

Troisième temps – Concertation finale
Tracé proposé



COUPE FF


CONTOURNEMENT
Chaussée neuve : TC5
REMBLAIS
RD932
REMBLAIS

Troisième temps Concertation finale - Modalités

- Les objectifs et modalités de la concertation préalable ont été définis par arrêté modificatif n°DRI/SEPI/2019-01 du Président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques du 20 mars 2019.

- Les conditions de restitution du bilan ont été modifiées, en raison de la crise sanitaire

- Les modalités du dispositif de concertation ont été fixées après échanges avec les communes d'Ustaritz et Larressore.

- La concertation s'est déroulée sur une période de **4 semaines, du 15 novembre au 16 décembre 2019, avec la tenue de deux permanences :**
  - Mardi 26 novembre 2019 de 15h à 18h30 en mairie d'Ustaritz,
  - Jeudi 28 novembre 2019 de 9h30 à 12h30 en mairie de Larressore

- Tenue de la concertation : modalités mises en œuvre
- L'information sur le déroulement de la concertation a été faite par avis dans la presse locale :
- Journal SUD OUEST PAYS BASQUE, parution du 13 novembre 2019,
- Journal LA SEMAINE DU PAYS BASQUE, parution du 15 novembre 2019,
- Journal MEDIABASK, parution du 14 novembre 2019.
- Une information a également été faite par voie d'affichage en mairie d'Ustaritz et Larressore, et sur le site internet du Département ;
- **www.le64.fr/actualites/projet-detude-contournement-dustaritz.html**

Troisième temps Concertation finale - Modalités

- Tenue de la concertation : modalités mises en œuvre
- Un dossier de concertation et plan du projet ont été mis à disposition du public dans les mairies d'Ustaritz et de Larressore, ainsi qu'un registre de recueil des observations par mairie
- Le public était invité à faire part de ses remarques et suggestions :
  - **En ligne**, sur l'adresse mail dédiée **concertation.contournement.ustaritz@le64.fr**
  - **Par écrit**, sur les registres en libre accès en mairie d'Ustaritz et de Larressore
  - **Par oral**, lors des permanences organisées dans chaque mairie avec deux représentants des services techniques du Département qui ont eu lieu ;
    - Mardi 26 novembre 2019 de 15h à 18h30 en mairie d'Ustaritz
    - Jeudi 28 novembre 2019 de 9h30 à 12h30 en mairie de Larressore

- **18** contributions ont été reçues par mail durant le temps de la concertation
- **16** contributions ont été recueillies sur les registres :
- 15 contributions ont été consignées dans le registre déposé en mairie d'Ustaritz, dont 2 mêmes contributions transmises également par mail à l'adresse dédiée,
- 1 contribution a été consignée dans le registre déposé en mairie de Larressore, également transmise par mail à l'adresse dédiée.

Troisième temps Concertation finale - Modalités

- Ces observations proviennent principalement des riverains et des habitants.
- Deux contributions ont été émises respectivement par l'association ASKI et par le Comité de Quartier Saint Michel.
- Une contribution a été émise par les élus de la majorité du conseil municipal d'Ustaritz, qui « se prononcent défavorablement sur le projet de tracé de contournement d'Ustaritz proposé lors de la concertation »
- Une contribution a été émise par les élus de l'opposition du conseil municipal d'Ustaritz (UAG) qui considèrent que ce projet ne correspond pas à leurs attentes et souhaitent que soit privilégié le tracé SUD (S1) sur la commune de Larressore

- Lors de la permanence du 26 novembre 2019 en mairie d'Ustaritz, 4 entretiens se sont déroulés pour un total de 7 personnes.
- Lors de la permanence du 28 novembre 2019 en mairie de Larressore, 1 entretien a eu lieu avec 2 personnes.
- Au total pour les 2 permanences, 4 contributions ont été portées ultérieurement dans les registres.

Troisième temps Concertation finale et bilan

Thèmes abordés par les participants	*Réponses apportées par le Département*
Questionnement sur le choix initial du passage dans le fuseau Sud (S2) et non par le fuseau Sud (S1) traversant la propriété AL Zuhair sur la commune de Larressore Neuf contributions ont portées sur ce parti d'aménagement et demandent les raisons d'un tel choix à passer au nord de la propriété Al Zuhair. La majorité de ces contributions contestent cette décision de 2015 d'avoir étudié le passage dans le fuseau S2	L'étude de faisabilité de 2013/2014 avait pris en considération toutes les possibilités de passage. L'analyse multicritères des fuseaux de passage et leurs estimations ont été ensuite présentées en 2015 aux élus du Département et des communes d'Ustaritz et Larressore. Le fuseau S1 n'a pas été retenu en raison notamment de contraintes environnementales défavorables, et du peu d'optimisations possibles ainsi qu'en raison du positionnement des deux communes d'Ustaritz et Larressore en faveur du fuseau S2. La commune d'Ustaritz avait opté pour le fuseau S2 pour des raisons d'urbanisme et la commune de Larressore pour des raisons territoriales. A ce titre, les communes d'Ustaritz et Larressore avait délibéré en 2015 (le 9 novembre 2015 pour Larressore et le 17 décembre 2015 pour Ustaritz) en faveur du projet de contournement et se sont prononcées pour un tracé passant dans ce fuseau S2. Le Département a également délibéré en faveur de ce tracé le 26 novembre 2015 afin de prendre en considération la mise à l'étude du projet délimiter les terrains affectés par ce projet et permettre aux communes de surseoir à statuer pour une durée de dix ans. Les études menées depuis 2016 ont donc portées sur le fuseau S2.

Thèmes abordés par les participants	*Réponses apportées par le Département*
<u>Isolement du quartier Saint Michel</u> Huit contributions ont porté sur le quartier Saint Michel et sur son isolement. Des habitants évoquent un quartier mal desservi, isolé, et une traversée de la RD932 actuelle du centre bourg dangereuse, notamment pour les personnes âgées, les enfants et les PMR, en particulier à cause de 2 grands escaliers de 11 et 12 marches. (un courrier avait été adressé à ce titre au maire d'Ustaritz en 2008) Constat de coupure depuis la création de cet axe il y a une quarantaine d'années. Nuisances sonores et de pollution atmosphériques subies par les riverains du quartier.	L'objectif du projet étant de dévier le trafic de transit de la RD 932 pour lui éviter la traversée actuelle, pourra permettre de réduire les conflits d'usage et améliorer la sécurité des usagers et des riverains au centre bourg. Cela permettra également à la commune de requalifier le centre bourg et donc d'améliorer le cadre de vie des habitants. Pour la problématique de la mauvaise desserte du quartier Saint Michel, la réponse est apportée ci-après dans les réponses aux contributions de la suppression du giratoire avec la RD88 près du domaine Haitze. L'étude d'impact aura pour objectif dans un premier temps d'analyser l'état initial ou état de référence de la zone susceptible d'être affectée. Ensuite, une étude des impacts sera réalisée et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront proposées. Dans le cadre de l'étude d'impact, le milieu humain sera donc aussi étudié dans son ensemble et le Département y portera une attention toute particulière.

Troisième temps Concertation finale et bilan

Thèmes abordés par les participants	*Réponses apportées par le Département*
<u>Questions et inquiétude sur la capacité de la future voie dimensionnée à 2x1 voie</u> Six contributions ont porté sur la capacité du projet de contournement et sur ses possibilités d'évolution.	Ce sujet a déjà été abordé lors de nombreuses rencontres avec les habitants et les associations. Le projet de contournement a été effectivement dimensionné à 2 fois 1 voie. Les études de trafic ont montré que cette capacité sera suffisante pour absorber le trafic de transit qui représente environ la moitié du trafic écoulé sur la RD932 en traversée du centre bourg. Le reste du trafic (trafic venant ou partant d'Ustaritz ou interne à Ustaritz) continuera à emprunter la route actuelle. Par ailleurs, les modélisations de trafic à 30ans montrent que la capacité du projet à 2x1 voie sera suffisante. Dans l'état actuel des connaissances, il n'est pas possible de modéliser à plus de 30 ans de façon fiable.

Thèmes abordés par les participants	***Réponses apportées par le Département***
<u>Suppression du carrefour giratoire avec la RD88 près du domaine d'Haitze</u> Six contributions ont porté sur la suppression de ce giratoire. La majorité demande à ce que ce carrefour giratoire soit rétabli afin de favoriser les échanges avec le quartier Saint Michel ou qu'une solution soit trouvée pour remédier à cette problématique.	Plusieurs solutions de raccordement ont été présentées lors de réunions de concertation préalable avec les associations, comités de quartier et élus (carrefour en T, carrefour giratoire...). Suite à une rencontre avec les services de l'Architecte des Bâtiments de France, ce service a émis un pré-avis très réservé à la création de ce carrefour giratoire eu égard à la proximité immédiate du domaine d'Haitze, inscrit aux Monuments Historiques depuis 1987. Le Département a alors proposé une solution sans giratoire, qui a reçu un accueil favorable des associations et de la municipalité lors d'une réunion le 14 octobre 2019. Ce scénario nécessite un réaménagement (à étudier) du plan de circulation des voies communales. Lors des prochaines phases du projet, une analyse multicritères sera présentée, un plan de circulation pourra également être travaillé avec la municipalité, afin de répondre aux interrogations et éclairer les choix.

Troisième temps Concertation finale et bilan

Thèmes abordés par les participants	*Réponses apportées par le Département*
<u>Questionnement sur les écrans phoniques</u> Trois contributions ont porté sur le volet acoustique, et sur la problématique des nuisances futures que peut générer le trafic de la future voie de contournement.	Le volet acoustique sera abordé dans l'étude d'impact. Aujourd'hui, les modélisations acoustiques ont été réalisées sur la base de l'Avant-projet et proposées dans le cadre de cette concertation. Les futurs écrans phoniques présentent, à ce stade, des hauteurs variables de 1 mètre à 3 mètres fonction des habitations exposées. Ces écrans seront végétalisés. Sur le secteur du chemin de Muga, les modélisations n'ont pas donné de résultats vis-à-vis des habitations le long du chemin. Néanmoins, le Département étudiera la possibilité de la mise en place de protections au droit de ces habitations afin de réduire les impacts.

Conclusions et suites engagées par le Département

- Le Département prend acte de l'avis de la commune d'Ustaritz sur le tracé proposé, pourtant validé dans son principe en 2015 par la commune, et regrette que les efforts développés dans le cadre du projet n'aient pas permis d'aboutir à un consensus local.

- Au vu des avis exprimés, dont celui de la commune d'Ustaritz, il apparait inopportun au Département de mener plus avant un projet non partagé avec le territoire.

- Il rappelle cependant que le principe de ce projet, notamment pour sa partie sud, a été choisi sur demande de la commune d'Ustaritz et suite à l'avis favorable des deux communes concernées.

- Le Département rappelle également que ce projet est structurant pour le territoire et permettrait la pacification du centre bourg d'Ustaritz et le report de 50% du trafic actuel sur la nouvelle infrastructure.

- Néanmoins, en l'état, il apparait nécessaire de prendre le temps de la réflexion :
  - d'une part au vu des remarques exprimées lors de la concertation, même si un certain nombre de réponses avaient déjà pu être abordées au cours de la conception du projet,
  - et d'autre part à la lumière de la crise sanitaire que nous venons de traverser.

Conclusions et suites engagées par le Département

- **Le Département engage donc une démarche :**
  - **De réévaluation de ce projet**, en lien avec la communauté d'agglomération Pays Basque, **à la lumière des politiques et actions de mobilités déjà décidées ou en cours sur le territoire**, afin de ré-examiner dans son ensemble la question des mobilités sur ce territoire et les propositions au niveau départemental qui peuvent être faites pour y contribuer,
  - **d'observation des comportements post-covid** ensuite, notamment vis-à-vis du développement potentiel du télétravail, toujours en lien avec nos partenaires, dans le cadre d'un observatoire des déplacements péri-urbains, proposé par le Département et délibéré lors de la session de juin 2020,
- Par ailleurs, le Département prend acte de la demande de la commune d'Ustaritz de réaliser une étude d'avant projet afin de compléter les réponses déjà apportées sur ce sujet
- Il est toutefois rappelé que les économies éventuelles, à démontrer, sur ce tracé sud, ne permettront probablement pas de compenser les aménagements souhaités par les riverains directement concernés sur la partie Nord (déjà analysés techniquement et dont le surcoût a été évalué à environ 20M€ lors de la concertation). **Le coût du projet** (incluant l'ensemble des dispositifs prévus au projet, dont la bretelle de raccordement sur la RD932 actuelle) **a été estimé à 26 M€.**
- Enfin il est précisé que **toute nouvelle proposition de tracé sur cette partie, devra faire l'objet d'un consensus territorial** avec délibérations concordantes des trois collectivités.

Conclusions et suites engagées par le Département

- Ces démarches, engagées par le Département, prises sur la base, et dans le respect, des avis exprimés lors de la concertation, impliquent des délais d'étude supplémentaires conséquents, de plusieurs années, et des imputations budgétaires à examiner lors des arbitrages budgétaires à venir.
- Le planning de cette démarche sera établi par le Département et présenté aux élus des deux communes.
- Les délais de constitution des dossiers réglementaires pour présentation à l'instruction des services de l'Etat et à enquête publique initialement prévus entre 2020 et 2022 sont donc également repoussés.

www.le64.fr

Département des Pyrénées-Atlantiques
Délégation de Bayonne
DGAPID-SEPI
4 allée des platanes - 64100 BAYONNE

PYRENEES ATLANTIQUES
LE DÉPARTEMENT

PLUS BELLES,
PLUS SÛRES

ROUTES