

Note d'information

le 18 mai 2011

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest au Pays-Basque

RFF en phase avec les recommandations de la mission de médiation

Alors que le troisième temps de consultation du public de GPSO entre dans sa deuxième semaine, RFF tient à apporter des précisions sur certains aspects du projet de ligne nouvelle au Pays Basque, et notamment sur la prise en compte des recommandations de la mission de médiation menée sur ce projet en 2010 par Marie-Line Meaux à la demande du Ministre d'Etat et du Secrétaire d'Etat en charge des transports.

Le 8 février 2010, le ministre d'Etat de l'environnement et des transports a demandé au Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable des propositions pour une meilleure insertion de la future ligne nouvelle Bordeaux-Espagne dans la traversée du Pays Basque vu la qualité et la sensibilité de l'environnement et du paysage. Cette mission a porté sur la section du projet comprise entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco espagnole.

Mme Marie-Line MEAUX, Inspectrice générale de l'administration du développement durable, a remis au ministre son rapport de mission le 10 mai 2010. Les travaux qu'elle a conduits avec le concours de Réseau Ferré de France proposent des éléments de méthode et d'objectifs pour que la ligne nouvelle s'insère le mieux possible et serve au mieux la population des territoires qu'elle desservira.

Cette mission a été conduite avec un souci d'écoute des acteurs locaux et de dialogue avec toutes les parties concernées, au premier rang desquelles les maires des communes et les présidents des communautés de communes.

Le rapport de mission est un document de référence (consultable sur le site www.gpso.fr) pour la conception du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Ses conclusions ont été reprises dans l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 validant le fuseau de passage de la ligne nouvelle. RFF s'est engagé à les respecter scrupuleusement. Chaque recommandation résultant de cette mission de médiation a ainsi été prise en compte.

■ La préservation des zones sensibles : un projet respectueux

« Priorité à leur évitement en plan, à défaut passage en souterrain (tranchée couverte ou tunnel foré) »

La préservation des zones sensibles est un souci constant pour RFF dans le cadre de la conception du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest. L'évitement des zones sensibles, sur le plan humain comme sur celui des milieux naturels, ou la mise en œuvre de mesures techniques pour ne pas les impacter (en particulier par la mise en souterrain de la ligne nouvelle) ont été des priorités dans la conception des hypothèses de tracé.

Ainsi en ce qui concerne la partie de ligne nouvelle au Pays Basque,

- **14 % seulement des emprises traversent des zones humides** (essentiellement les Barthes de l'Adour et les vallées de la Nive et la Nivelle, où RFF réalisera des viaducs pour limiter l'empreinte sur ces zones) ;
- **6 % des emprises traversent des zones écologiques protégées**, essentiellement dans les zones humides traversées ;
- **La quasi-totalité des zones habitées sont évitées ou franchies en souterrain (au total environ 14 km de ligne en souterrain, tunnel ou tranchée couverte sont proposées selon les hypothèses de tracé).**

Les données issues des sondages géotechniques et des inventaires écologiques permettront de préciser encore le choix entre les différentes hypothèses de tracé pour répondre à cet objectif et étayer les mesures à mettre en œuvre pour le tracé qui sera finalement retenu.

■ L'impact de la réalisation de la ligne nouvelle sur les biens et les personnes

« L'impact concret sur les habitations et les exploitations agricoles n'est jamais neutre, il doit être cependant mesuré et maîtrisé »

- **98% des bâtiments aujourd'hui dans le fuseau de passage seront évités par le choix du tracé ou le passage en tunnels**, l'impact final concernera environ 40 bâtiments, moins par exemple que pour l'élargissement de l'A63 au Pays Basque (environ 52 maisons touchées par les nouvelles emprises)
- **Seulement 230 hectares (dont 68 de terrains agricoles) seront nécessaires pour les emprises de la ligne nouvelle** (au total 6,7 hectares par km de ligne nouvelle compte tenu des parties en souterrain), **à comparer aux 140 hectares nécessaires à l'élargissement de l'A63** (dont 44 de terrains agricoles) ou aux **800 hectares d'espaces agricoles et naturels** utilisés en moyenne chaque année depuis 10 ans au Pays Basque pour l'urbanisation et les activités humaines.
- **Moins de 30% de ces emprises se situent sur des terrains agricoles**, et seulement **0,2%** concernent des parcelles agricoles à haute valeur ajoutée

« Le bruit ferroviaire doit être mesuré, traité et maîtrisé dans la durée »

Comme tout maître d'ouvrage, RFF est tenu par **une obligation de résultat** : la conception du projet devra permettre de démontrer, le moment venu, qu'aucune construction préexistante n'est soumise à une nuisance phonique au-delà du seuil réglementaire.

Outre les traditionnels merlons de protection phoniques le long de certains secteurs particulièrement sensibles, RFF veillera à ce que la conception de la ligne soit par elle-même facteur de traitement du bruit ferroviaire : conception adaptée des tabliers des viaducs et des têtes des tunnels, des intérieurs des ouvrages souterrains, pentes des zones en décaissé traitées pour absorber le bruit, mouvements de terrains dans les zones en remblais. RFF réalisera lors de la mise au point du tracé une modélisation acoustique pour l'ensemble du projet afin d'identifier et de calibrer les protections acoustiques nécessaires.

■ Les conditions du franchissement de la Bidassoa.

« Les conditions du franchissement de la Bidassoa doivent être concertées avec la partie espagnole »

Trois simulations de franchissement de la Bidassoa à différentes hauteurs ont été établies en identifiant les incidences sur les territoires tant du côté français que du côté espagnol. Ces propositions ont été remises au GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique) SEA Vitoria Dax qui les a transmises à l'Administrador d'infraestructuras ferroviarias (gestionnaire des infrastructures ferroviaires espagnoles) pour être analysées afin de retenir la meilleure solution possible de part et d'autre de la frontière.

■ La gestion de l'eau

« Au-delà de l'insertion physique, une attention particulière devrait être portée à la préservation des ressources en eau »

Le dimensionnement des ouvrages a été établi de façon à garantir la transparence et la continuité hydraulique. Des études spécifiques sont en cours sur ce sujet. RFF respectera strictement la réglementation en vigueur.

■ Une ligne pour un territoire : un projet utile

« Créer les conditions d'une offre ferroviaire de qualité »

- La desserte par les trains à grande vitesse de la gare centre de Bayonne permettra l'accès du train au plus grand nombre. Cette desserte du cœur de ville facilitera les correspondances grâce à l'étoile ferroviaire de Bayonne qui permet d'irriguer le Pays Basque tant sur le littoral jusqu'au delà de la frontière qu'à l'intérieur des terres. Une réflexion est en cours pour aménager et développer cet équipement avec les collectivités locales concernées afin de répondre au mieux aux besoins des futurs usagers.
- La conception des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant permettra de développer l'utilisation du ferroviaire et de faciliter l'insertion du projet dans le territoire.
- L'organisation de correspondances performantes garantira une bonne fréquence des TER (desserte de proximité) en adéquation avec les services de moyennes et longues distances. La gare de Bayonne avec le développement des transports urbains deviendra ainsi un hub de transports publics pour toute l'agglomération et le Pays Basque.

La consultation du public, un moment de contribution majeure au projet.

La simulation 3D, un souci de transparence et de vérité.

La consultation du public est un moment important dans la vie de ce projet pour que chacun puisse prendre connaissance des enjeux et des impacts des lignes nouvelles, et apporte les informations qu'il juge utiles pour la meilleure conception et insertion du projet dans son environnement. En particulier, à travers leurs connaissances de terrain, les habitants peuvent enrichir les études de GPSO.

L'agenda des GPSO repose sur une concertation renforcée et continue avec les acteurs de ces projets et le public. En fonction des avis recueillis et des points de vue exprimés, le comité de pilotage validera prochainement les propositions techniques qui lui seront faites. Le respect de la diversité, l'écoute des acteurs et de leurs propositions, la transparence dans l'information sont les principes de base de la concertation engagée. Elle repose également sur une information et une consultation continues du public.

Aujourd'hui, le troisième temps de consultation porte sur la comparaison des hypothèses de tracé, **la proposition du tracé définitif n'interviendra qu'en fin d'année 2011**, après un 4^{ème} temps de consultation. Elle sera alors soumise à l'approbation de la Ministre chargée des transports.

Ce troisième de temps de consultation du public se déroule du 9 au 21 mai sur le site internet des GPSO (www.gpsso.fr) et dans les mairies, collectivités et chez les partenaires ayant accepté d'accueillir l'opération

De plus, RFF / GPSO met à disposition de chacun **des films 3D** montrant l'ensemble des hypothèses de tracé dans leur contexte territorial, ils permettent à chacun de mieux se rendre compte de ce que représentera, dans le territoire qu'il connaît, le passage des différentes hypothèses de tracé de la ligne nouvelle.

Enfin, une fiche pédagogique « **Lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes** » est à disposition de tous en téléchargement sur le site www.gpsso.fr ou sur simple demande.