

GROUPE DE TRAVAIL Environnement - GT7c

Département des Pyrénées Atlantiques

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES ET DE CONCLUSIONS
Groupe de travail	GT7c
Date de la réunion	13 septembre 2011
Lieu de réunion / Salle	CCI Bayonne
Référence	GPSO-11-EGI-3-CRT-6182-V1web

1. Objet de la réunion

Cette réunion fait suite à l'optimisation des hypothèses de tracés à approfondir proposées au Comité de Pilotage du GPSO du 23 juin 2011.

L'objet de la réunion est :

- de rappeler la comparaison des hypothèses de tracés et présenter les conclusions du COPIL du 23 juin dernier,
- de présenter les optimisations de tracés réalisées depuis le COPIL,
- de présenter les emprises environnementales associées au tracé à l'aide d'indicateurs (acquisitions, surface d'emprise, emprise sur milieux naturels remarquables...),
- de présenter les principales mesures d'intégration environnementale envisagées,
- enfin, de recueillir les avis des membres du GT sur les principales mesures d'accompagnement environnementales,
- de présenter le calendrier des étapes ultérieures.

Suite à l'exposé de l'objet de la réunion, le CADE souhaite faire rajouter à l'ordre du jour les trafics attendus sur la ligne nouvelle GPSO ainsi que les résultats de la consultation du public 3ème temps.

2. Déroulement de la réunion

Après un tour de table de présentation, RFF et EGIS présente le film en 3 dimensions des maquettes des hypothèses de tracés réalisées en avril 2011 ainsi qu'un rappel des choix issus de la comparaison des hypothèses de tracés sur les secteurs 450, 460 et 470.

Après la présentation des films 3D, RFF et EGIS présentent les plans hors format de l'hypothèse de tracé à approfondir et les optimisations de tracés en plan et en profil en long réalisées cet été.

Dans le Département des Pyrénées-Atlantiques, les optimisations ont porté sur les secteurs suivants :

- secteur 450 à Villefranque : le tracé H452 a été décalé en plan afin d'éviter le rescindement du ruisseau de Bellegarde.
- secteur 450 à Arcangues : le tracé H452 a été décalé d'environ une centaine de mètres vers l'est pour tenir compte des éléments suivants :
 - o éloignement de la Villa Berrioz, monument historique inscrit,
 - o évitement des habitats de Pique-prune,
 - o prise en compte de la demande de la commune d'Arcangues pour la mise en place d'une tranchée couverte au droit de la RD932,
 - o prise en compte de la demande de la commune d'Arcangues au droit de Larreburea : rallongement de la tranchée couverte,
- secteur 460 Saint-Pée-sur-Nivelle : ripage du tracé H461 côté océan pour limiter les emprises sur des habitats à enjeux très forts milieu naturel. De plus le tracé s'éloigne du bâti Marmantxo.
- secteur 470 Urrugne et Biriato : le tracé H473 a été optimisé au droit :
 - o de la RD4 afin de réaliser un rétablissement le moins impactant possible et d'assurer les rétablissements hydrauliques et écologiques des cours d'eau,
 - o du fleuve Untxin où le tracé a été décalé afin d'éviter tout rescindement de ce cours d'eau à enjeux,
 - o de la Bidassoa où le calage en plan du projet a été adapté pour assurer une continuité avec le projet espagnol du « Y basque ».

RFF et EGIS présentent ensuite les indicateurs environnementaux (surface d'emprise sur les milieux naturels remarquables...).

Puis les principales mesures environnementales envisagées sont présentées.

3. Relevé des principaux échanges et des contributions

CADE

Qu'en est-il de la gare nouvelle sur ligne nouvelle au pays basque ?

- *RFF précise que suite à l'approbation ministérielle du 27/09/10, l'opportunité d'une gare nouvelle est examinée. Plusieurs sites possibles sont actuellement à l'étude. Les hypothèses de tracés présentées à ce jour ne tiennent pas compte de site de gare nouvelle. Trois emplacements potentiels de gare sont à l'étude : au droit de la RD932 (Arcangues), sur la commune de Saint-Pée-sur-Nivelle et dans le Seignanx (dans les Landes).*

Les accès dans la forêt de Saint-Pée-sur-Nivelle ont-ils été pris en compte dans la comparaison des hypothèses de tracés entre H461 et H462 ?

- *RFF précise que c'est un aspect important mais qui n'est pas discriminant pour la comparaison des hypothèses de tracés car la problématique de l'accès aux travaux sera identique pour les deux hypothèses. Cette problématique sera étudiée dans les phases ultérieures.*

Lors de la présentation des plans hors format, le CADE signale que l'impact sur la zone de rétablissement de la RD4 sur la commune d'Urrugne sera très impactant (emprise, impact visuel..).

- *RFF prend note de cette remarque.*

Le CADE précise que suite au 3^{ème} temps de consultation du public, 92,7% des personnes interrogées rejettent le projet de ligne nouvelle proposé par RFF. Le CADE rajoute également qu'il rejette dans son ensemble le projet de RFF.

Les tracés présentés en séance sont-ils ceux qui ont été pris en compte dans le calcul du bilan carbone annoncé par GPSO et devant être amorti en 7 ans tels qu'annoncé dans la fiche thématique associée ?

• *RFF précise que la démarche carbone engagée par le GPSO est un outil de pilotage du projet. RFF a ainsi intégré dès les phases amont du projet les préconisations du retour d'expérience du bilan carbone de la LGV Rhin Rhône, et poursuit ses réflexions pour améliorer le bilan carbone du GPSO. Il s'agit d'une première approche « carbone » du projet à ce stade des études. Celui-ci sera optimisé dans les prochaines étapes, dans le cadre des études techniques (stratégie matériaux, infrastructure, ouvrages..), en phase exploitation, selon le développement des énergies renouvelables...*

Fédération de chasse 64

Comment sont traités les excédents issus de l'extraction des matériaux des zones de tunnels et tranchée couverte ?

- *EGIS précise que les volumes sont très excédentaires dans le Pays basque. L'étude des mouvements des terres est en cours : la plupart des matériaux sont à valoriser dans le secteur des Landes, déficitaire en matériaux.*
- *Le CADE ajoute que la logistique associée aux transports sera très péjorative.*

4. Synthèse des échanges et conclusion

Après un temps d'échanges autour des trafics, des impacts attendus sur le projet GPSO, les principales mesures environnementales sont abordées :

- mesures liées au milieu physique : mise en place de bassins multifonctions,
- mesures liées au milieu naturel : rétablissement des coupures écologiques, mesures compensatoires,
- mesures d'intégration paysagères et architecturales avec notamment le photomontage du viaduc de l'Adour,
- mesures liées à l'acoustique : présentation des seuils et des types de protections à la source.

RFF présente ensuite le calendrier des étapes ultérieures :

- Présentation du tracé consolidé : automne 2011,
- Consultation du public : novembre 2011,
- Synthèse des avis : début décembre,
- Comité de pilotage janvier 2012,
- Dossier support pour approbation ministérielle : début 2012,
- Etude d'impact, préparation dossier d'enquête publique : 2012,
- Avis sur dossier (CIA et Autorité Environnementale) : 1 semestre 2013,
- Enquête publique : automne 2013.