



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Conseil général de l'Environnement et du Développement durable

Paris, le 27 Mai 2010

2ème Section Economie, transports, réseaux

## Ligne mixte Dax – frontière franco-espagnole

### Section « sud du marais d'Orx - frontière »

#### Mission de médiation

Par lettre conjointe du 8 février 2010, MM Jean-Louis BORLOO et Dominique BUSSEAU ont demandé au Vice-Président du Conseil général de l'environnement et du développement durable des propositions pour la meilleure traversée du Pays basque par la future ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, qui est une des branches de la grande liaison ferroviaire Sud Europe Atlantique.

«La meilleure intégration possible de la ligne doit être recherchée....Cette mission portera sur la section du projet comprise entre le sud du marais d'Orx ...et la frontière franco-espagnole....A l'issue d'une phase de large écoute, elle identifiera les contraintes spécifiques d'insertion qui devront être traitées, et proposera, compte tenu des enjeux territoriaux, les voies de la meilleure intégration possible de la nouvelle infrastructure. » .

Cette décision a été annoncée aux présidents des trois communautés de communes Nive-Adour, Errobi et Sud Pays Basque par lettre du Premier ministre, indiquant: « Les solutions en souterrain dans les sections les plus délicates devront donc être privilégiées. »

Mme Marie-Line MEAUX, Inspectrice générale de l'administration du développement durable, a remis aux ministres son rapport de mission le 10 mai dernier. 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 bien et serve au mieux les territoires qu'elle traversera.

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

A l'intérieur du fuseau retenu par le Comité de pilotage du 11 janvier 2010, et à partir des premières propositions de RFF, un catalogue des zones bâties et naturelles sensibles a permis d'identifier les secteurs à préserver absolument d'une manière ou d'une autre.

Des simulations de passage ont ensuite permis de vérifier la possibilité d'intégrer la ligne nouvelle dans le respect de ces sensibilités, avec un impact physique très mesuré pour les constructions et les exploitations agricoles existantes. Elles ont été complétées par une approche du bruit ferroviaire généré par la ligne, et une maquette 3D du fuseau a été réalisée pour soutenir la concertation et la poursuite des études.

Le rapport et ses annexes, dont les suites seront précisées par décision ministérielle, a été mis en ligne sur le site du ministère. Il est consultable et téléchargeable avec le lien suivant :

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=43](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=43)

## Les principaux enseignements de la mission

- 1) Même dans ses parties les plus étroites, le fuseau admet plusieurs passages contrastés de la ligne nouvelle. Ils exploitent toute la largeur du fuseau, justifiant par ailleurs qu'il ne soit pas prématurément restreint, et assurent la préservation de toutes les zones sensibles, avec des modalités différentes selon les cas. Compte-tenu des contraintes d'insertion, RFF devrait conduire en parallèle l'étude de chaque famille de tracé possible jusqu'à un stade suffisamment avancé pour garantir un choix optimal de tracé.
- 2) Du fait de la géographie, les mises en souterrain ne sont possibles que pour la partie de la ligne en pays basque, dans des proportions qui varient selon les passages esquissés. En dehors des cours d'eau, franchis obligatoirement en viaducs, une simulation de base sans excès montre que les zones sensibles sont déjà préservées avec une mise en souterrain de près de la moitié de l'itinéraire hors viaducs, dont 80% de tunnels.  
La recherche du tracé optimal, et donc de la mise en souterrain optimale, devra concilier le respect des fonctionnalités ferroviaires, les impératifs de la sécurité ferroviaire dans les longs tunnels, et la maîtrise des coûts d'investissement et d'exploitation. Elle devra en outre prendre en compte l'organisation et la durée des chantiers de réalisation.
- 3) L'impact concret sur les habitations et les exploitations agricoles n'est jamais neutre, mais apparaît correctement maîtrisable.
  - Pour ce qui concerne les acquisitions foncières potentielles, l'impact sera très certainement mesuré : vraisemblablement moins d'une centaine de constructions sur les 2350 recensées dans le fuseau. La pression foncière locale devra cependant être bien évaluée et prise en compte pour faciliter les mutations souhaitables.
  - Le bruit ferroviaire a fait l'objet de simulation des courbes isophones : plus important aux sorties des têtes de tunnel ou de tranchées couvertes, et sur certaines constructions hors fuseau lorsque le relief assure sa diffusion, il devra être maîtrisé dès la conception de la ligne et de ses ouvrages pour être piégé à la source, RFF ayant de toute façon une obligation de résultat en la matière.
- 4) Les conditions du franchissement de la Bidassoa doivent être concertées avec la partie espagnole pour faciliter l'insertion dans le secteur entre Nivelle et Bidassoa, et garantir ainsi une insertion optimale de la ligne sur chaque territoire national. Il serait utile d'élargir cette concertation aux choix techniques relatifs aux tunnels des deux côtés de la frontière, notamment pour la circulation des matières dangereuses dans les trains de fret, et la coordination des règles de priorité respectives des trains de voyageurs et de fret.
- 5) Au-delà de l'insertion physique, une attention particulière devrait être portée à deux sujets sensibles : la préservation des ressources en eau, notamment dans les parties en souterrain, et le traitement des viaducs, éléments notables du paysage ferroviaire.

Ainsi, des contraintes d'insertion existent, mais n'interdisent pas un vrai choix de conception de la ligne, préservant à la fois les zones sensibles et la cohérence d'ensemble du tracé.

### Le rapport propose en conclusion plusieurs pistes de travail complémentaires:

- pousser l'étude de chaque famille de tracé au sein du fuseau à un stade suffisant pour fonder solidement le choix du tracé définitif, notamment pour les mises en souterrain, et bâtir avec l'Espagne un traitement adapté de la partie transfrontalière;
- garantir la qualité et l'objectivité de l'évaluation environnementale du projet, notamment en demandant à l'Autorité Environnementale un cadrage préalable des études d'impact et en mobilisant les capacités d'expertise locales et régionales;
- renforcer l'insertion territoriale future de la ligne en structurant un haut niveau de qualité des services voyageurs "grande vitesse", relayé par des lignes de proximité renouvelées;
- le moment venu, faire de la phase "chantiers" la première étape de l'insertion, par une attention rigoureuse aux conditions de son exécution.

