

REUNION DES MEMBRES DE LA COMMISSION CONSULTATIVE

Département des Landes

| | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| Type de document | RELEVÉ D'ÉCHANGES ET DE CONCLUSIONS |
| Commission consultative | Landes |
| Date de la réunion | 18 novembre 2011 |
| Lieu de réunion | Mont de Marsan |
| Référence | GPSO-11-EGI-0-CRT-6214web |

Synthèse des échanges et avis des membres de la commission consultative

- **Introduction**

M. le préfet des Landes remercie les élus de leur présence. Il introduit la réunion et en rappelle l'objet. Il s'agit de recueillir les avis et observations des élus locaux concernés par le tracé. Ces avis seront ensuite portés à la connaissance du préfet coordonnateur, des membres des comités territoriaux, puis des membres du Copil. Ils seront enfin transmis au ministre, en charge de prendre une décision sur la poursuite du projet.

Mr le préfet des Landes présente l'ordre du jour de la réunion :

- présentation des services proposés par le projet GPSO ;
- présentation du tracé proposé au COPIL de janvier 2012, suite aux optimisations du tracé validé par le COPIL de juin 2011 ;
- échanges et formalisation des avis des élus sur le tracé proposé et les services du projet ;
- planning des études et de la concertation sur la période 2012-2016.

Puis, il donne la parole à RFF pour évoquer les services proposés par le projet.

- **Programme des services proposés par le projet**

RFF rappelle les services proposés par le projet qui font l'objet du programme du GPSO. Pour le département des Landes il s'agit de :

- la circulation des trains voyageurs apte à la grande vitesse à 320km/h jusqu'au plus près du

raccordement nord de Bayonne sur la commune de Bénésse-Maremne, puis de la circulation de trains voyageurs à 220km/h jusqu'à la frontière espagnole à Biriadou,

- une ligne nouvelle apte à recevoir des circulations de trains de fret à 100km/h à partir du raccordement nord fret au nord de Dax ;
- la prise en compte de mesures conservatoires pour la circulation de messagerie fret à haute valeur ajoutée entre Bordeaux et le nord de Dax (trains circulant à 160 km/h ou plus) ;
- une liaison directe Sud-Aquitaine / Midi-Pyrénées sans passer par Bordeaux, par le raccordement Sud Sud situé en sud Gironde ;

- la réalisation de deux haltes pour les Services Régionaux à Grande Vitesse (SR-GV) dès la mise en service du GPSO, situées au niveau de Captieux (Gironde) et de Saint Geours de Maremne pour la desserte de la côte landaise ;
- la réservation technique pour une halte SR-GV en pays Tarusate ;
- la desserte de Mont-de-Marsan par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur la commune de Lucbardez-et-Bargues à proximité de l'échangeur de l'A65 au Caloy ;
- la liaison ferroviaire pour les TER entre la gare nouvelle et la gare centre ville de Mont-de-Marsan, réutilisant pour partie la ligne existante Mont-de-Marsan / Roquefort ;
- la desserte de Dax par la gare existante en centre ville via un raccordement au nord sur la commune de Pontonx sur Adour et un raccordement au sud sur la commune de Saint Paul les Dax ;
- la réservation de deux raccords possibles pour une ligne nouvelle en direction du Béarn et de la Bigorre : au nord-est de Mont de Marsan et au nord-est de Dax ;
- un raccordement au nord de Dax sur les communes de Laluque et Pontonx sur Adour permettant au train de fret d'emprunter la ligne existante au nord de Dax pour aller vers Bordeaux et la ligne nouvelle à partir du nord de Dax vers le sud pour aller en Espagne ;
- la nécessité de réaliser un sas fret à Laluque sur la ligne existante au nord de Dax, afin de garantir la compatibilité entre les performances des trains de fret et celles des trains de voyageurs sur la partie mixte de la ligne nouvelle du nord de Dax à l'Espagne ;
- un raccordement au nord de Bayonne sur la commune de Bénésse-Maremne pour la desserte de la gare centre ville de Bayonne et des gares existantes de la côte basque ;
- enfin, l'absence d'opportunité pour les chargements Fret dans les gares et haltes SRGV de la ligne nouvelle du GPSO.

Pas d'observation de la part des élus sur la présentation des services proposés par le projet.

Monsieur le préfet des Landes demande à RFF de présenter les gains de temps de parcours apportés par le projet.

RFF précise, à titre d'illustration, les temps de parcours des missions suivantes :

- Mont de Marsan / Bordeaux : 0h35mn avec le GPSO contre 1h20mn actuellement ;
- Dax / Bordeaux : 0h51mn avec le GPSO contre 1h10 mn actuellement ;
- Bayonne / Bordeaux : 1h05mn avec le GPSO (sans arrêt) contre 1h40 mn actuellement ;
- Bilbao / Bordeaux : environ 2h15 avec le GPSO et avec le Y Basque contre 3h20mn actuellement
- Toulouse / Bayonne : 1h40 contre 3h40 actuellement en passant par Tarbes.

Il est précisé que Mont-de-Marsan va devenir la gare de distribution des trafics en provenance / destination de Bordeaux / Toulouse / Pau / Bayonne, le GPSO étant au centre de relations inter-régionales, et internationales de proximité.

Pas d'observation de la part des élus sur la présentation des temps de parcours permis par le projet.

- **Présentation du tracé proposé au COPIL de janvier 2012, suite aux optimisations du tracé validé par le COPIL de juin 2011**

RFF et ses maitres d'œuvre présentent le tracé optimisé qui sera proposé Copil, puis au ministre pour sa décision. Ce tracé est identique à celui proposé lors des réunions de concertation de proximité au cours des semaines qui ont précédé la commission consultative.

Le tracé optimisé présente cependant des évolutions par rapport à celui validé par le Comité de Pilotage de juin 2011 :

- ajustement du tracé et du profil en long pour une meilleure prise en compte de la concertation dans le respect des enjeux environnementaux et technico-économiques ;
- représentation des rétablissements de communication ;
- représentation des aménagements d'insertion paysagère et acoustique du projet ;
- représentation des mesures de rétablissements hydrauliques.

La présentation est faite en partant du nord du département et se déroule par communautés de communes ou d'agglomération. Les élus sont appelés à commenter ou poser des questions sur le projet.

Synthèse des échanges communauté de communes du Pays de Roquefort :

Le profil en long du franchissement de l'A65 a été revu pour retrouver le terrain naturel le plus rapidement possible sur la commune d'Arue. Le tracé en plan a été optimisé sur les communes d'Arue et Roquefort pour se rapprocher de l'A65 et s'éloigner des airials de la commune d'Arue.

Communes de Bourriot-Bergonce : comme exprimé dans son courrier, la commune souhaite qu'un pont route soit créé à la limite communale avec Captieux pour rétablir la piste DFCI marquant la limite départementale car c'est un axe pour les forestiers

RFF n'a pas encore reçu cet avis, prend note de cette demande et indique que cet élément sera étudié en 2012. RFF précise cependant que cette piste n'est actuellement pas rétablie au dessus de l'A65.

Commune d'Arue : note l'amélioration du tracé de la LGV, notamment du rapprochement du GPSO avec l'A65 sur sa commune, mais rappelle que 5 airials sont toujours concernés par le projet, et demande donc que la ligne nouvelle soit enfouie.

RFF précise que le profil en long n'a pas été modifié dans ce secteur et que la protection des airials sera traitée au cas par cas.

Commune de Retjons : précise que la logique de rétablissement au dessus de la LGV et de l'A65 a été respectée, mais rappelle que les ouvrages d'art au dessus de l'A65 ne permettent pas le croisement de véhicules de type bus, camions de débardage, ou tracteur.

RFF a bien noté cette particularité et indique que la largeur des ouvrages d'art au dessus de la LGV tient compte de la possibilité de croisement de deux bus, ce qui n'est pas le cas pour les franchissements au dessus de l'A65.

Synthèse des échanges avec Le Marsan - Agglomération

Le tracé en plan et profil en long de la ligne nouvelle et de la liaison intergares n'ont pas été modifiés de manière sensible sur le territoire de l'agglomération (ajustements ponctuels, calage fin du profil) excepté au niveau du franchissement de la RD932, où la liaison intergares a été calée au niveau du terrain naturel.

Commune de Saint Avit : demande où en est l'étude de la variante TER proposée par la commune.

RFF indique que celle-ci n'est pas l'hypothèse retenue par le COPIL de juin 2011, cependant, étant donné les projets locaux existants dans ce secteur (aménagement du carrefour du Caloy, mise à 2 fois 2 voies de la RD932...) le projet de liaison intergares pourra être adapté dans ce secteur, tout en restant calé au niveau du terrain naturel pour garantir la meilleure insertion de la ligne, notamment vis-à-vis de l'acoustique.

Conseil Régional Aquitaine : la liaison intergares n'est pas composée que de la partie nouvelle, il est nécessaire de préciser ce qui va être fait sur la section de ligne existante entre la gare centre ville et le Caloy et de faire figurer sur les plans la modernisation de la ligner Mont-de-Marsan/Roquefort comme partie intégrante du GPSO.

RFF précise que cette section de ligne existante va bien être modernisée, et fait partie intégrante du GPSO. Ces aménagements sont intégrés dans l'étude d'impact dans le cadre de la préparation de l'enquête publique.

Conseil Général des Landes : le projet de mise à 2 fois 2 voies de la RD932 nécessite la réalisation d'études de conception (en relation avec le GPSO) et de dossier d'instruction de type loi sur l'eau. Les travaux ne pourront pas commencer avant 2 ou 3 ans. Le carrefour du Caloy va être aménagé d'ici l'été 2012 par la mise en place d'un rond point.

Le conseil général rappelle que :

- dans le cadre de la liaison Béarn Bigorre, il a fait la demande d'étudier une variante C' le long de l'A65 sur le territoire de l'agglomération ;
- il est nécessaire que le COPIL permette à RFF de mettre en place des financements sur le domaine foncier pour :
 - d'une part financer des pré-études d'aménagement foncier qui seraient conduites par le conseil Général, afin de favoriser la création de commissions intercommunales d'aménagement foncier et éviter la multiplication de commissions d'aménagement foncier à l'échelle communale
 - et d'autre part pour permettre des réserves foncières qui seront nécessaires pour le projet et pour des compensations ultérieures

Synthèse des échanges communauté de communes du Pays Tarusate

Le tracé en plan a été modifié sur le territoire de Saint Yaguen pour relier les hypothèses de tracé retenues par le COPIL, s'éloigner du bâti diffus, et favoriser un meilleur franchissement de la vallée du Bès.

Commune de Pontonx : souligne que les travaux vont conduire au déplacement de la RD42. Ce point conduit à des aménagements fonciers conséquents.

Commune de Lesgor : demande comment est franchie la voie ferrée actuelle et souhaite une insertion exemplaire sur ce secteur.

RFF précise que le franchissement de la voie ferrée Laluque / Tartas par le GPSO se fera par-dessus, par un ouvrage calé au gabarit ferroviaire, c'est-à-dire à environ 7 m par rapport au niveau de cette ligne.

Commune de Carcen-Ponson : demande que le profil en long de la ligne soit retravaillé car celle-ci constitue une muraille dans la forêt. Madame le maire demande que RFF viennent rencontrer les futurs riverains de la ligne nouvelle pour leur présenter le projet et expliquer la suite des études.

RFF indique que le tracé en plan n'a pas été modifié et que le profil en long a été repris, ainsi que le rétablissement de la RD41. Il se trouve entre 5 et 6 mètres au dessus du terrain naturel. L'insertion visuelle de la ligne sera travaillée au cas par cas. RFF viendra rencontrer les riverains après la décision ministérielle de 2012.

Commune de Saint Yaguen : la demande de déplacement de tracé pour préserver le bâti a été prise en compte par RFF. Les remarques de la DFCL locale ont été remontées à l'union landaise, et devraient parvenir prochainement à RFF.

RFF indique que des réunions sont prévues l'année prochaine avec les DFCL pour examiner l'ensemble des remarques et finaliser le rétablissement des pistes.

Commune de Pontonx-sur-Adour : relève le fait que la RD42 qui traverse le nord de sa commune et le quartier de Laluque gare sera déviée de façon importante vers le sud, épargnant des habitations, et qu'une attention particulière devra être menée pour réussir son insertion.

RFF indique qu'un travail d'insertion paysagère et acoustique du rétablissement de la RD sera mené en 2012 avec les élus locaux et avec le conseil général.

Synthèse des échanges communauté d'agglomération du Grand Dax

Agglomération du Grand Dax : demande à ce que le projet ait un impact réduit en particulier sur les communes de Rivière-Saas-et-Gourby et Saint-Paul-les-Dax, et à ce que la problématique acoustique soit explicitée aux riverains, avec prise en compte des pics de bruit.

RFF, en tant qu'établissement public, appliquera la réglementation en vigueur sur le bruit et utilisera donc les modes de calcul des protections définis par la réglementation. Celle-ci ne prévoit pas le dimensionnement des protections en fonction des pics de bruit au passage d'un train. Néanmoins, les protections protègent au passage des trains. RFF précise aussi que les protections acoustiques sont dimensionnées sur la base des trafics prévus 30 ans après la mise en service du GPSO. De plus, la réglementation actuelle oblige à calculer les protections acoustiques sur la base de la réglementation en vigueur au moment de l'enquête publique. Or RFF a pris l'engagement de reprendre ce calcul sur la base de la réglementation juste avant la phase travaux pour prendre en compte d'éventuelles évolutions de cette dernière entre l'enquête publique et le début des travaux. Enfin, un bilan de l'efficacité des protections acoustiques doit être fait dans les 3 à 5 ans suivant la mise en service du projet, garantissant ainsi la conformité des protections avec la réglementation. RFF est soumis à une obligation de résultat.

Commune de St Paul les Dax : demande à ce que les riverains de la future ligne nouvelle et de son raccordement soient mieux protégés des nuisances et que des vrais efforts soient faits sur ce point.

RFF précise que les trains circuleront à vitesse réduite (entre 100 et 220 km/h) sur le raccordement sud de Dax. Il n'y aura que des trains de voyageur à emprunter ce segment de ligne nouvelle.

Enfin, son positionnement en déblai à proximité des habitations facilite l'insertion paysagère et la protection acoustique.

Synthèse des échanges communauté de communes Marenne Adour Côte Sud

Communauté de communes de Marenne Adour Côte Sud : ne se prononce que sur la halte SR-GV Côte Landaise. Il se dit très satisfait de sa présence et de son implantation. Elle permettra à la communauté de communes de sortir de l'anonymat et de consolider l'attrait touristique de celle-ci qui accueille déjà 250 000 visiteurs par an. Il souhaite le développement autour de cette halte d'un centre commercial et d'un parc hôtelier.

Commune de Saint-Vincent-de-Tyrosse : remercie RFF pour le travail effectué, la prise en compte des enjeux de la commune au travers de la concertation. Elle indique qu'une délibération a été prise dans sa commune et demande à ce que l'impact sur la commune de Bénesse-Marenne soit limité.

Commune de Bénesse-Marenne : émet les avis suivants :

- la commune est favorable à la ligne nouvelle ;
- la commune rejette le tracé retenu par le comité de pilotage de juin 2011 et les propositions de RFF qui ne tiennent pas compte des avis de la concertation ;
- la commune est favorable à un jumelage avec la ligne existante le plus long possible et s'oppose à la dénivellation du raccordement sur sa commune ;
- la commune s'interroge sur l'impact environnemental de la mise en place de centaines de milliers de mètres cube de terre pour la protection paysagère ;
- la commune s'inquiète de l'impact acoustique des voies surélevées.

RFF indique que le projet doit respecter l'environnement dans son ensemble et donc l'environnement humain. Sur la commune de Bénesse-Marenne une attention particulière sera portée sur l'impact direct du projet sur le bâti. Ce respect passe également par une application des enjeux règlementaires vis-à-vis du milieu naturel. Ainsi l'analyse des solutions alternatives à l'hypothèse retenue a montré que l'impact sur le milieu naturel d'un point de vue règlementaire n'était pas acceptable. Dans sa démarche RFF a demandé un avis sur cette variante aux services instructeurs de l'Etat qui ont confirmé l'impossibilité de retenir les solutions proposées par la commune. Néanmoins, RFF a modifié la solution présentée au Copil de juin 2011 pour s'assurer de son interprétation de la réglementation.

RFF indique que la nécessité de déniveler le raccordement est nécessaire pour assurer la pérennité sur le très long terme de la nouvelle infrastructure. Celle-ci est conçue pour garantir des services performants pendant 100 à 150 ans. Partout où cela a été possible cette dénivellation a été supprimée. Actuellement cela n'est pas possible à Bénesse-Marenne, mais RFF continuera à approfondir ses études sur ce sujet.

Commune de Labenne : émet les avis et les questions suivantes :

- la ligne nouvelle impacte l'usine Soleal, des rumeurs courent sur la pérennité de l'usine vis-à-vis de cet impact. Peut-on apporter des garanties de pérennité de l'implantation de l'usine ?
- la ligne nouvelle se situera par endroit à 10-15m de hauteur à proximité de bâtis ;
- la commune de Labenne est concernée par l'implantation de mât GSM pour la signalisation ferroviaire sur la ligne existante. Synerail en charge de ce travail pour RFF a implanté un mât à proximité de bâtis

- et sous le futur tracé de la ligne nouvelle : qu'en est-il de la cohérence des projets de RFF ?
- o la commune s'interroge sur le positionnement de ces mâts GSM le long de la ligne nouvelle.

RFF remercie le maire de Labenne de l'information qu'il a porté à la connaissance de la mission du GPSO sur l'implantation d'un mât GSM-R Synerail et indique qu'au titre de l'examen des permis de construire au sein du périmètre d'études délimité par arrêté préfectoral du 26 octobre 2010, il proposera au préfet des Landes un sursis à statuer. RFF précise que Synérail est un groupement privé qui, dans le cadre d'un partenariat public-privé réalise la mise à niveau du système de télécommunication ferroviaire des grands axes ferroviaires sur tout le territoire français.

RFF indique qu'une étude récente menée par Soleal et financée par RFF a établi la compatibilité entre la ligne nouvelle et l'usine. RFF demandera à Soleal d'écrire à la mairie de Labenne pour lui faire part des conclusions de cette étude.

Enfin, la ligne nouvelle sera entre 1 et 2 mètres au dessus du niveau de la ligne existante sur une partie du jumelage avec cette dernière. La présentation des profils en long et des coupes en travers de la plateforme de la ligne nouvelle a été faite en réunion de concertation de proximité il y a quelques jours.

M. le Préfet des Landes indique que l'Etat sera extrêmement vigilant sur la question de la compatibilité entre le GPSO et l'usine Soléal, qui regroupe un grand nombre d'emplois. Il s'engage à ce que les décisions prises par l'Etat vis-à-vis du projet GPSO ne puissent nuire à la pérennité de l'implantation de l'usine.

Synthèse des échanges communauté de communes du Seignanx

Communauté de communes du Seignanx : estime que le jumelage entre la ligne nouvelle et l'autoroute A63 est un moindre mal pour les communes. Elle fait part des inquiétudes des riverains sur les nuisances acoustiques, d'autant plus que l'habitat sur est dispersé. La commune de Saint Martin de Seignanx demande la prise en compte de réalisation de passages agricoles pour permettre l'exploitation de toutes les parcelles agricoles susceptibles de pérenniser les exploitations.

RFF indique qu'une réunion avec la chambre d'agriculture des Landes a eu lieu dernièrement pour aborder ces problématiques de rétablissements agricoles. Tout sera fait pour garantir la préservation des exploitations agricoles dès que possible, en intégrant aussi les résultats des études d'opportunité sur les réaménagements fonciers dont il a été fait mention précédemment. Enfin RFF rappelle que le projet n'est pas figé. Les études des principes de rétablissements agricoles seront réalisées en 2012 dans le cadre de la préparation de l'enquête publique.

M. le Préfet des Landes indique qu'au-delà de la décision ministérielle du début de l'année 2012, un travail sur le tracé et les rétablissements sera encore possible à partir d'un projet inscrit dans un fuseau de 500m.

- **Présentation du calendrier des études et de la concertation :**

RFF indique les prochaines échéances à venir :

- Comités territoriaux du GPSO entre Bordeaux et l'ouest d'Agen et entre Bordeaux et la frontière espagnole : 12/12/11
- Comité de pilotage du GPSO : 09/01/12
- Décision ministérielle : attendue au premier trimestre 2012 avant les échéances électorales
- Réalisation de l'étude d'impact : année 2012
- Consultation inter administrative et services de l'Etat : année 2013
- Lancement de l'enquête d'utilité publique : automne 2013

L'évolution de la réglementation relative aux enquêtes publiques pourrait s'appliquer au GPSO. Il s'agit d'une enquête en deux temps, pouvant inclure jusqu'à 4 mois d'études intermédiaires pour répondre aux demandes de la première phase d'enquête et la prise en compte des observations. La DUP intervient au maximum dans les 18 mois après l'ouverture de l'enquête.

Monsieur le préfet des Landes demande quelle concertation va être menée en 2012.

RFF précise que la concertation va continuer dès que la décision ministérielle sera prise. RFF viendra présenter les attendus de la décision ministérielle aux élus, et pourra ensuite rencontrer les habitants directement concernés par le projet, conformément aux attentes de certains maires. Les riverains seront rencontrés au cas par cas après la décision ministérielle, mais les acquisitions ne pourront pas se faire avant la DUP. Des réserves foncières pourraient être constituées, sous réserve d'un accord du COPIL et de la signature d'une convention de financement mettant à disposition le budget adéquat. Le programme de la concertation sera principalement basé sur : les insertions paysagères, les protections acoustiques, les modifications à la marge du tracé (en plan et en profil en long), les principes de rétablissement des voiries.

M. le préfet des Landes demande à RFF d'établir pour le début de l'année 2012 une note pédagogique pour les élus et les riverains afin de détailler les modalités d'acquisitions et le déroulement de la suite des études.

M. le préfet des Landes remercie les participants à la commission consultative et clos la réunion.