

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	06 juin 2011
Lieu de réunion	L'auberge landaise – Mont de Marsan
Référence	GPSO-11-ISA-1-CRT-4483-0b

Synthèse des échanges et avis de la commission consultative

- **Introduction**

Monsieur le Préfet ouvre la réunion en précisant que :

- A partir du mois d'octobre 2010, RFF a élaboré des hypothèses de tracé à comparer. Elles vous ont été présentées en concertation de proximité, au cours du dernier trimestre 2010. Une commission consultative s'est tenue le 25 janvier 2011. Elle a déterminé les hypothèses de tracé à comparer, secteur par secteur, ainsi que la méthodologie de l'analyse comparative multi-domaines. Le 27 avril 2011, RFF a tenu une réunion d'information présentant les résultats de l'analyse multi-domaines. S'en est suivie une phase de concertation de proximité à l'échelle des communautés de communes et des communautés d'agglomération.
- Nous sommes réunis aujourd'hui dans le cadre de la commission consultative des Landes, préalable à la tenue des instances de gouvernance du GPSO. Le comité territorial regroupant les co-financeurs des études se déroulera le 14 juin 2011 sous la présidence du préfet de région Aquitaine, préfet coordonnateur. Le Comité de pilotage, composé de l'Etat, des conseils régionaux Aquitaine et Midi-Pyrénées et de RFF se tiendra le 23 juin 2011.
- L'objet de la présente commission consultative est de recueillir les observations sur l'hypothèse de tracé, secteur par secteur, qui sera proposée par RFF à la décision du comité de pilotage de fin juin. RFF poursuivra alors ses études d'optimisation de ce tracé afin de soumettre au ministre à la fin de l'année 2011 un projet technique et des principes de rétablissements de réseaux, de protections acoustiques et d'aménagements paysagers. »

- La présentation, par RFF, commence par un rappel du programme d'études et de concertation du GPSO et des principes de la méthodologie de comparaison d'analyse multi-domaines.

RFF indique que la consultation du public menée du 9 au 21 mai a permis de recueillir environ 8000 avis. L'analyse de ces avis est en cours et sera présentée au prochain comité de pilotage.

Sont ensuite présentés, sous forme de synoptiques, les résultats de la comparaison des hypothèses de tracés et la proposition de tracé par RFF aux instances de gouvernance du projet sur chaque secteur des Landes, en partant du sud du département.

Cette présentation est faite sur la base de trois synoptiques :

- le premier, en vert et gris, rappelle les conclusions de la préconisation de RFF à l'issue de l'analyse multi-domaines ;
- le deuxième, en orange, traduit les avis et demandes entendus en concertation de proximité ;
- le troisième, en violet, présente la proposition de RFF de tracé à approfondir aux instances de décision du GPSO.

A l'issue de chaque présentation de secteur, la parole est donnée aux acteurs de la concertation présents (commune, président d'intercommunalité, Conseil Général, Conseil Régional) pour exprimer leur avis.

- **Temps d'échanges**

SECTEUR 440 :

CdC du Seignanx :

Indique qu'une délibération en faveur de l'hypothèse H443 a été émise car elle évite les secteurs habités au niveau de la RD817 et impacte moins de maisons et de surface agricole que l'hypothèse H441. Par ailleurs, l'hypothèse H441 impacte un espace environnemental très sensible signalé par la DREAL.

RFF confirme avoir reçu ce jour la délibération de la CdC. Il précise que le franchissement de la RD817 se fera en tranchée couverte et donc devrait permettre de limiter l'impact sur le bâti. Toutes les mesures seront prises pour réduire les incidences du projet sur les constructions. L'hypothèse H443 traverse des zones naturelles qui sont soumises à une double protection réglementaire environnementale de niveau national et européen. A ce titre, elle présente un risque de faisabilité pour le projet lors de son instruction par les services de l'Etat.

Monsieur le vice Président du conseil général :

Souhaite savoir si l'hypothèse H443 traverse la zone économique en projet, et si elle passe à proximité de toute une série de maisons situées en bordure de fuseau.

L'hypothèse H443 passe effectivement dans la zone économique en projet, et à proximité de nombreux bâtis au lieu dit du Barrail et d'Arvigne. Elle sera en inter visibilité avec les bâtis surplombant le projet et situés sur la commune de Saint Martin de Seignanx.

SECTEUR 430 :

Le président de la communauté de commune Maremne Adour Côte Sud :

Souhaite connaître l'altimétrie du tracé notamment au niveau de la zone d'activité de Labenne (Soleal, Guyenne-Gascogne, bâtis situés entre la ligne existante et le marais d'Orx) pour avoir une idée de ce que donnera la situation finale.

RFF a pris l'engagement que le projet de ligne nouvelle ne serait pas un obstacle à la poursuite et à l'extension des activités de Guyenne - Gascogne et de Soléal-Bonduelle. Les emprises du projet sont donc limitées au passage de la zone d'activité. La ligne nouvelle devrait être légèrement au dessus du niveau de la ligne existante.

Commune de Bénésse-Maremne :

La commune sera très vigilante au rétablissement des 2 passages à niveau actuels au sud de la commune.

Il est précisé que les passages à niveau seront supprimés, y compris pour la ligne existante, afin de mettre en sécurité les circulations routières et ferroviaires. Les rétablissements de voiries se feront par des ouvrages d'art. Les études de ces rétablissements sont en cours et seront présentées d'ici septembre 2011. Elles seront établies en concertation avec la commune et les gestionnaires de voiries.

SECTEUR 420B :

Commune de Bénésse-Maremne :

La commune a rejeté par une délibération l'hypothèse H423 que RFF propose, car « elle obère le seul espace naturel de la commune, dont une partie est devenue agricole suite à la construction de l'autoroute A63 (délocalisation des parcelles agricoles). Cet espace agricole fait le lien avec les Tourbières du domaine de Magret (ruisseau de Tartas) riche écologiquement et le marais d'Orx. La dénivellation ferroviaire à créer sera visible de la commune et impactera le bâti d'un point de vue acoustique. L'hypothèse H424 représente un compromis acceptable pour les communes de St Vincent de Tyrosse et Bénésse-Maremne ».

Commune de Saint Vincent de Tyrosse :

L'hypothèse H423 proposée par RFF impacte moins le bâti de la commune, et s'éloigne des activités économique (pépinières). La commune est consciente de la problématique sur Bénésse-Maremne et propose d'étudier la faisabilité d'une liaison entre H423 (sur la commune de St Vincent de Tyrosse) et H424 (sur la commune de Bénésse Maremne).

CdC de Maremne Adour Côte Sud :

La CdC a choisi de ne pas délibérer sur le tracé mais reste favorable à la LGV. Elle souhaite que RFF étudie la demande de liaison entre les deux hypothèses H424 et H423, même si celle-ci est amenée à passer sur l'aire des gens du voyage de Saint Vincent de Tyrosse.

RFF a recherché le meilleur tracé possible au vu des enjeux environnementaux, fonctionnels et technico-économiques. Le différentiel de coût entre les deux hypothèses n'est pas à l'origine de la motivation du choix de l'hypothèse H423. Ce sont les enjeux environnementaux, dont acoustiques, agricoles et du milieu naturel (notamment domaine de Magret) qui ont conduit à ce choix.

RFF va continuer à rechercher le meilleur compromis. La liaison proposée peut poser le problème de respect des fonctionnalités de la ligne nouvelle (maintient de la vitesse), et d'enjeux environnementaux. En ce qui concerne la déviation de la ligne existante, RFF va continuer d'étudier des solutions permettant de diminuer les incidences du projet et notamment au droit des rétablissements des passages à niveau. Une réunion d'échange sur la variante demandée et sur les rétablissements est programmé en scéance.

Monsieur le vice Président du conseil général :

Souhaite savoir ce que vont devenir les emprises de la ligne existante lorsque celle-ci sera déviée. Est-ce qu'il est possible de reboiser la zone ?

La ligne sera déposée, les terrains dépollués, et la restitution des emprises sera faite à la commune.

Un reboisement est envisageable et permettrait de faciliter l'insertion paysagère des rétablissements pour les ouvrages d'art des passages à niveau. Ces rétablissements présenteront moins d'impact avec l'hypothèse H423 qu'avec l'hypothèse H424 du fait d'une distance plus grande entre la RD840 et la voie ferrée dans sa position future.

Commune de Bénésse-Maremne :

La commune indique qu'elle n'a aucun intérêt à récupérer ces emprises et que les terrains compris entre la ligne existante dans ses positions actuelle et future sont bloqués au niveau du PLU pour préserver la zone naturelle.

SECTEUR 420B :

Président de communauté de commune Maremne Adour Côte Sud :

Le tracé H421 proposé par RFF convient à la CdC car il préserve les possibilités de développement d'Atlantisud. Il correspond aux souhaits de la commune de Saint Geours de Maremne.

SECTEUR 410 :

Il est précisé lors de la présentation que depuis le résultat de l'analyse multi-domaine et la préconisation de RFF (H414 ou H411), la présence d'une espèce protégée, le vison d'Europe, est avérée dans la partie Sud du fuseau, à proximité immédiate de l'hypothèse H411. Au regard de cet enjeu repéré, RFF ne préconise donc plus que l'hypothèse H414.

Commune de Gourberra :

Suite aux réunions de concertation menées avec la commune de Pontonx sur l'Adour, la commune est favorable à l'hypothèse H414 car elle n'impacte pas plus de bâtis que l'hypothèse H411.

CA du Grand Dax :

Est d'accord avec la proposition de RFF mais souligne le fait que celle-ci provoque des impacts importants sur la commune de Rivière Saas et Gourby, qu'il faudra prendre en considération lors de l'approfondissement du tracé..

Commune de Pontonx sur l'Adour :

La proposition de RFF va dans le même sens que le choix de la concertation locale, donc la commune n'est pas opposée à cette proposition.

SECTEUR 410bis :

CA du Grand Dax :

Les hypothèses proposées ne conviennent pas à la commune de St Paul les Dax, et RFF n'a pas répondu au courrier de la commune envoyé depuis 3 mois qui demandait d'étudier un autre fuseau pour le raccordement sud de desserte de Dax. Par ailleurs, le raccordement de Dax avait été présenté comme étant à voie unique et ce n'est plus le cas. La solution proposée par RFF impacte directement un camping dans une commune où le tourisme est un enjeu très important. Enfin, la CA du Grand Dax attend toujours une date de tenue du comité gare.

RFF indique que la réponse au courrier de la commune a été fournie oralement par la Ministre à Monsieur le Président de l'Agglomération du Grand Dax, ainsi que ce dernier l'a précisé lors de la dernière réunion de concertation de proximité au Grand Dax : il convient de rechercher des tracés dans le fuseau approuvé le 27/09/2010. RFF confirmera cette réponse et rappelle que sa feuille de

route est bien de rechercher des hypothèses de tracé au sein du fuseau approuvé par le ministre le 27 septembre 2010.

Concernant le raccordement de Dax, celui-ci était prévu à double voie et doublement dénivelé, il est désormais à double voie mais seulement dénivelé sur la ligne existante. L'approfondissement des études permettra de définir s'il est possible de supprimer une voie ou la dénivellation restante. Vis-à-vis du camping, toutes les hypothèses ont des incidences importantes sur le site. RFF va rechercher avec le propriétaire des solutions de réimplantation sur la commune ou sur la communauté d'agglomération, tout en évitant des ruptures d'activité.

Un groupe de travail Gare est prévu fin juin / début juillet. Celui-ci est soumis à la publication du rapport du CGEDD sur les études de trafic.

SECTEUR P :

Commune de Carcen-Ponson :

La commune de Carcen Ponson précise que l'hypothèse H357 proposée par RFF correspond à la proposition d'hypothèse faite par la commune.

Commune de Lesgor :

La commune de Lesgor précise que l'hypothèse de tracé proposée est la moins impactante sur le milieu agricole. La commune demande que RFF mette en place des réserves foncières le plus rapidement possible.

RFF indique que la demande de mise en place d'outils de stockage foncier sera abordée lors du comité de pilotage. Il rappelle que ces moyens de gestion des incidences d'un projet sont habituellement mis en place après l'enquête publique dans l'attente de la déclaration d'utilité publique. Pour le GPSO, RFF va solliciter ses partenaires et l'ensemble des co financeurs des études pour assurer la mise en œuvre de tels dispositifs dès après l'approbation ministérielle de l'APS en 2012. Cela se fera au travers de conventions avec le Conseil Général, maître d'ouvrage des aménagements fonciers, et la Safer.

SECTEUR O :

Commune de Saint-Yaguen :

La commune de Saint Yaguen rappelle qu'elle a envoyée une délibération à RFF où elle réaffirme sa position pour l'hypothèse de tracé central H352 (sur le territoire de sa commune), ou pour une hypothèse qui s'en rapproche.

RFF a bien reçu cette délibération, et comprend la demande de la commune de préserver le bâti au détriment d'une parcelle agricole en jachère. Il est précisé que cette demande pourra être étudiée comme une variante du tracé proposé. Les premières esquisses montrent que des solutions techniques sont possibles pour répondre à ces attentes, sans remettre en cause le tracé plus au nord sur les autres communes.

Commune de Ousse-Suzan :

La commune est favorable à l'hypothèse H346-358 proposée par RFF et ne s'oppose pas à la demande de variante locale proposée par Saint Yaguen.

Commune de Geloux :

La commune de Geloux n'est pas d'accord avec la proposition H346-358 de RFF et rappelle qu'elle s'est exprimée pour l'hypothèse la plus au Sud : 341-351.

Commune de Saint Martin d'Oney :

La commune de Saint-Martin-d'Oney est d'accord avec la proposition H346-358 de RFF.

SECTEUR N + LIM :

Commune de Lucbardez-et-Bargues :

La commune de Lucbardez-et-Bargues rappelle qu'elle a envoyé un courrier à RFF précisant que le conseil municipal a retenu le tracé H331-336-337 qui est le moins pénalisant pour le quartier de Bargues, et qui éloigne la gare du quartier Sillaq et du bourg de Lucbardez.

Commune de Saint Avit :

La commune de Saint Avit n'est pas d'accord avec la proposition RFF concernant l'hypothèse de tracé de la liaison intergares LIME1. Elle rappelle sa position en faveur de LIME2, considérée comme plus favorable vis-à-vis du bâti et des parcelles agricoles et demande que soit étudiée une solution intermédiaire entre les hypothèses LIME 1 et LIME 2.

RFF indique qu'il a bien reçu la délibération de la commune de Lucbardez-et-Bargues. L'hypothèse H331-336-337 est comparativement plus défavorable au plan environnemental. Néanmoins RFF travaillera à l'amélioration de l'insertion de la ligne nouvelle afin de protéger le château de Bargues et de réaliser la voie routière d'accès à la gare nouvelle par le sud de la commune afin d'éviter que les trafics n'empruntent des routes traversant le bourg de la commune.

S'agissant de la LIME 2, elle impacte directement et indirectement des bâtis sur le Caloy du fait du franchissement de la RD et de la voie ferrée Mont-de-Marsan / Roquefort. RFF regardera s'il est possible de limiter les incidences de LIME 2 sur l'agriculture et la chânaie.

SECTEUR M :

Commune d'Arue :

La commune d'Arue n'est pas d'accord avec la proposition de RFF de retenir l'hypothèse H327-337. Elle rappelle qu'une délibération a été prise au niveau de la commune et de la Communauté de Communes du Pays de Roquefort en faveur de l'hypothèse 321-331. Elle demande qu'une étude d'enfouissement de cette hypothèse 321-331, sous la route Bordeaux-Pau et sous la bretelle du diffuseur de l'A65, soit étudiée. Elle permettrait de limiter les incidences acoustiques du projet et de franchir le vallon du Cros à la même altimétrie que l'A65.

RFF précise que l'hypothèse H321-331 présente un risque vis-à-vis de la faisabilité du projet et donc qu'il ne la proposera pas aux instances de décisions mais indiquera la position de la commune en faveur de cette hypothèse. RFF s'engage à rechercher toutes les solutions qui permettront de limiter les incidences sur les arials et sur l'agriculture.

CdC du Pays de Roquefort :

Le président de la CdC du Pays de Roquefort rappelle qu'une délibération en faveur de l'hypothèse H321-331 a été prise par la CdC.

Commune de Roquefort :

La commune de Roquefort est d'accord avec la proposition H327-337 de RFF qui épargne les nuisances acoustiques sur de nombreuses habitations de la commune, et ne comporte pas de risque d'un déplacement de la rocade routière de la commune avec toutes ses incidences.

- **Calendrier :**

RFF présente les prochaines échéances à venir concernant particulièrement les instances de décision du mois de juin 2011 : comité territorial le 14 juin, comité de pilotage le 23 juin.

Au-delà, les études d'approfondissement du tracé permettront :

- de définir avec plus de précision le tracé en plan et le profil en long ;
- les principes de rétablissement des réseaux et infrastructures ;
- les principes d'aménagements acoustiques et paysagers.

RFF viendra fin juin / début juillet présenter aux communes les décisions prises par le comité de pilotage, et débutera dans la foulée une nouvelle phase de concertation de proximité.
