

Réunion de la commission consultative Département des Pyrénées-Atlantiques

Sous-préfecture de Bayonne – le 26 novembre 2012

1. Objet et déroulement de la réunion

Introduction

Monsieur le Sous-Préfet de Bayonne introduit la réunion et précise le contexte. Venant de prendre ses fonctions, il souligne l'enjeu principal de la réunion, à savoir la présentation du rapport de la mission confiée au CGEDD pour le tracé dans le secteur de Saint-Jean-de-Luz, et remercie M. PITIE de sa présence pour l'exposé qui va suivre. De manière plus globale, il rappelle que la mise au point du projet du GPSO se poursuit suite à la décision ministérielle du 30 mars et au Comité de pilotage du 26 octobre, avec une nouvelle décision ministérielle attendue sur les derniers choix de tracé. Notant le caractère exceptionnel du territoire traversé, il souligne les enjeux du GPSO. Il rappelle enfin la mise en place par le Gouvernement en octobre d'une commission chargée d'évaluer et de hiérarchiser les projets du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), qui formulera des recommandations dans les six mois sur les principes d'un nouveau schéma national de mobilité durable.

RFF présente l'ordre du jour prévu de la consultation consultative :

- La présentation du rapport de la mission CGEDD suite à la décision ministérielle du 30 mars 2012,
- Le calendrier des prochaines étapes,
- Les principes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- Les conventions de financement (études et foncier).

Présentation du rapport du CGEDD

Monsieur C. PITIE présente le rapport d'expertise des variantes de tracé au droit de Saint-Jean-de-Luz, sur la base d'un diaporama, joint en annexe au présent compte-rendu.

Ce rapport d'expertise est destiné à éclairer l'Etat coordonnateur et le Comité de pilotage du GPSO sur les conditions auxquelles, au droit de Saint-Jean-de-Luz, la variante de tracé dite H462, pourrait être mise en œuvre.

Cette variante correspond aux préférences de cette commune, mais nécessite que soient précisées les possibilités de traitement des enjeux environnementaux et réglementaires (habitats de scarabées pique-prune et, de façon plus localisée, d'écrevisses à pattes blanches, espèces protégées).

Leur destruction ne peut être autorisée, selon l'article L411-2-4 du code de l'environnement, qu'à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, qu'il s'agisse d'un intérêt public, et que cela ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations d'espèces concernées.

Monsieur PITIE précise qu'à cette occasion il a été procédé à un examen plus global des enjeux humains, environnementaux et économiques pour les variantes H461, 462 et 463 (cette variante ayant été étudiée pour proposer une solution intermédiaire, après la prise en compte très tardive du lotissement « Errota Zahar », viabilisé à la fin de l'année 2011 mais non encore construit, dont certains lots jouxtent la variante H461 privilégiée jusque-là).

Du point de vue humain, il apparaît que la variante H462 est celle qui a l'impact le plus fort. Du point de vue environnemental, une description du site expertisé évoque sa grande richesse écologique et sa fonction de zone refuge pour de nombreuses espèces, fonction qui s'étend toutefois sur un territoire suffisamment vaste pour qu'il n'en résulte pas une remise en cause du fuseau d'étude. Même si toutes les variantes sont susceptibles de toucher le moment venu des habitats, l'hypothèse H462 est plus pénalisante au vu des inventaires actuels. Du point de vue économique, la solution H463 est plus coûteuse que la solution H461 de 10 M€, et la solution H462 est plus coûteuse de 70 M€.

Les modifications susceptibles d'être apportées au projet pour en améliorer l'insertion ont été examinées. Il serait ainsi envisageable de réduire sensiblement l'impact de H462 sur le scarabée pique-prune en forant des tunnels sous une grande partie des habitats avérés ou plausibles (mesure d'évitement partiel). La longueur des tunnels supplémentaires serait d'environ 700 m. Toutefois ces aménagements augmenteraient encore, jusqu'à plus de 120 M€ le différentiel de coût au détriment de cette variante. Ils empièteraient en outre sur « l'aire d'évitement » (voies de garage pour trains lents ou en difficulté) nécessaire dans le secteur pour l'exploitation ferroviaire et ne changeraient pas l'impact plus important de H462 sur le milieu humain.

La mission d'expertise suggère quelques autres pistes de réflexion pour améliorer l'insertion de solutions de la famille H461/463. Les contraintes techniques limitent l'ampleur des modifications possibles mais celles-ci peuvent néanmoins être intéressantes pour le site et les riverains. La variante H463 semble la plus prometteuse pour cet exercice.

L'ensemble de ces considérations a conduit la mission à formuler deux recommandations au ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie :

- abandonner la variante H462 et faire rechercher une optimisation de l'insertion paysagère de la voie nouvelle à proximité de Saint-Jean-de-Luz à partir de la variante H463 avec un niveau d'ambition répondant aux attentes des communes et des riverains concernés,
- organiser de façon plus structurée la gestion environnementale des collines qui séparent la vallée de la Nivelle du littoral, de façon à consolider leur fonction de zone refuge pour les espèces représentatives des écosystèmes du pays-basque.

Echanges suivant la présentation du rapport du CGEDD

Tout en rappelant son opposition au projet, et pour le cas où l'Etat souhaiterait malgré tout réserver les emprises, la Commune de Saint-Pée-sur-Nivelle estime préférable le choix de l'hypothèse H463 qui permet de s'éloigner des zones bâties de sa commune. Elle précise néanmoins qu'il faudra porter une attention particulière au hameau de Marmantzoa situé à proximité de l'hypothèse H463.

Le Président de la communauté de communes Sud Pays-basque réaffirme son opposition au projet et indique qu'il ne donnera pas d'avis sur les variantes concernées. S'il partage l'avis du Sous-préfet sur le caractère exceptionnel du territoire, il ne le rejoint pas sur l'intérêt du projet, rappelant les études mandatées par les élus (Citec) pour contester la saturation des lignes existantes.

Il fait par ailleurs état d'un article de presse relatant une intervention d'un représentant de RFF le 7 novembre à San Sébastian, s'étonnant des indications relatives à la date de réalisation du projet, et aux chiffres de trafic, et souhaite des éclaircissements à ce sujet.

André Bayle précise pour RFF que cette intervention a été faite dans le cadre de journées techniques organisées par le gouvernement basque, et portait sur l'avancement de Tours-Bordeaux, sur celui du projet du GPSO, et plus généralement sur les apports de la grande vitesse en matière de développement territorial. RFF ne s'est pas prononcé dans ce cadre sur le calendrier de réalisation du GPSO, qui relève évidemment de décisions au plus haut niveau et nécessite que des étapes majeures (dont la DUP) soient franchies. Le chiffre cité pour les trafics de voyageurs porte sur la totalité du projet avec les échanges entre branches, et non sur la section transfrontalière. Il tient le texte de l'intervention à disposition.

Saint-Jean-de-Luz, solidaire de cette position de principe, rappelle, dans la mesure où le débat concerne la commune, qu'au vu de la variante H 461 ne prenant pas en compte les permis délivrés, elle avait souhaité un tracé plus éloigné comme la H 462, ce qui a donné lieu ensuite à des discussions avec les communes voisines. Il prend acte de la

recommandation du CGEDD pour la H463, plus acceptable que la H461, mais malgré tout passant à proximité d'autres bâtis. Il souhaite néanmoins avoir l'occasion d'une visite sur les lieux avec RFF.

La commune d'Ascain, les communautés de communes Nive-Adour et Errobi rappellent leur opposition au projet et leur position en faveur de la rénovation de la ligne existante.

La Région Aquitaine demande des précisions sur les coûts et les impacts entre les hypothèses H461 et H463.

M. Pitié confirme ses commentaires à ce sujet estimant que l'optimisation du projet est à poursuivre en matière d'insertion permettant de parvenir à une solution satisfaisante.

Monsieur le Sous-Préfet prend note des avis émis et des oppositions au projet exprimées en séance.

Présentation de RFF

RFF présente ensuite le calendrier des prochaines étapes, dans le contexte général que rappelait le Sous-préfet en introduction, en précisant :

- la consistance du programme GPSO, avec 3 opérations : les lignes nouvelles, les aménagements des lignes existantes au sud de Bordeaux et au sud de Toulouse,
- le cadre réglementaire dans lequel s'insère la phase d'enquête d'utilité publique,
- la réalisation de trois enquêtes publiques concomitantes : une en Gironde pour l'aménagement de la ligne existante au sud de Bordeaux, une en Haute-Garonne pour l'aménagement au nord de Toulouse et une sur les 6 départements pour les lignes nouvelles,
- les autres procédures qui seront menées ultérieurement à l'enquête d'utilité publique,
- la composition du dossier support à l'enquête d'utilité publique.

Les principes généraux de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qui doit être menée en même temps que la déclaration d'utilité publique, sont ensuite développés.

Suite à une interruption impromptue de séance (évacuation de la sous-préfecture pour une alerte à la bombe), la présentation n'a pu être achevée sur les programmes d'études complémentaires et l'action foncière anticipée. Ces éléments sont disponibles sur le document de présentation en ligne sur le site Internet www.gpso.fr
