



PRÉFET DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

SOUS PREFECTURE DE BAYONNE

Grand Projet du Sud-Ouest

Réunion d'information intervenant dans le cadre du Groupe de travail GT 10

22 février 2012

Liste des invités présents

- Communes de Anglet, Arbonne, Bassussarry, Bidart, Boucau, Ciboure, Guéthary, Lahonce, Mouguerre, Saint-Jean-de-Luz, Saint-Pée-sur-Nivelle, Saint-Pierre-d'Irube, Urrugne, Ustaritz, Villefranque.
- Sous-Préfet de Bayonne
- Conseil Général 64
- DREAL Aquitaine
- Conseil Régional d'Aquitaine
- Citec Ingénierie Conseil SA
- Communauté de communes Nive-Adour
- Communauté de communes Sud Pays Basque
- Agglomération Côte Basque-Adour
- Conseil du développement du Pays Basque
- CADE
- Association Nivelle-Bidassoa
- Association pour le futur de la voie ferrée Bayonne Hendaye
- GEIE Vitoria-Dax

1. Objet de la réunion

La réunion consiste à informer les participants sur les aménagements nécessaires sur la ligne existante dans la perspective de la mise en service du GPSO.

L'ordre du jour est le suivant :

- Préambule,
- Les caractéristiques de la ligne existante,
- CPER et aménagements annexes,
- Les aménagements côté espagnol,
- Les aménagements GPSO,
- Etudes acoustiques et Passages à Niveau (PN).

2. Déroulement de la réunion

La réunion débute par une introduction de Monsieur le Sous-Préfet de Bayonne. L'objet de cette réunion est de présenter les aménagements sur la ligne existante Bordeaux Hendaye prévus dans l'optique de la réalisation de la ligne nouvelle du GPSO.

Monsieur le Sous-Préfet précise avoir bien reçu la lettre adressée par les trois présidents des communautés de commune demandant l'analyse des possibilités d'amélioration de la ligne existante en remplacement du projet de ligne nouvelle. Il rappelle que ce qui est présenté aujourd'hui concerne le devenir de la ligne existante dans le contexte de la réalisation de la ligne nouvelle. Il rappelle à ce titre que cette présentation s'inscrit dans la suite des conclusions du débat public.

M. le représentant du CADE proteste sur le déroulement général de ce groupe de travail vis-à-vis du calendrier de la concertation. Il rappelle que le Copil du 09 janvier 2012 a acté des décisions qui ne tiennent pas compte de la concertation liée à la ligne existante.

Monsieur le Sous-Préfet précise que le Copil du 09 janvier 2012 devait se prononcer sur les fonctionnalités et le tracé de la ligne nouvelle du GPSO, ce qui n'interfère pas avec les éventuels aménagements sur la ligne existante.

3. Présentation faite en séance

a. Les caractéristiques de la ligne existante

Sont exposées les principales caractéristiques de la ligne existante : performances, géographie et conditions d'insertion (passages en agglomérations denses), principales caractéristiques techniques.

b. CPER et aménagements annexes

RFF présente les principales opérations de modernisation du réseau réalisées, en cours, ou programmées jusqu'en 2013 entre Bordeaux et Hendaye. Au total, un montant de 355 millions d'euros aura été consacré à cette modernisation sur la période 2007/2013, conformément au volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région.

c. Les aménagements côté espagnol

En septembre 2011, le gouvernement espagnol a pris la décision de faire évoluer le projet du Y Basque entre Astigarraga et Irun. Ces évolutions sont présentées en séance par le Directeur du GEIE SEA Vitoria Dax.

Ces modifications sont les suivantes :

- suppression de la gare nouvelle d'Astigarraga et mise en œuvre d'un 3^e rail sur les voies existantes entre Astigarraga et Irun, programmés en même temps que les travaux de régénération prévus par l'Adif sur la portion Irun – San Sebastian pour l'horizon 2017 (date de mise en service du Y Basque), incluant la modification de la signalisation ;

- connexion à une nouvelle plate-forme de fret à Lezo (entre San Sebastian et Irun) : plateforme ayant vocation à développer le fret ferroviaire en Espagne dans le cadre du plan d'investissements de 7.5 milliards d'euros approuvé en septembre 2010 (dont 2,5 milliards d'euros pour les plateformes fret, incluant Lezo et Jundiz au Pays Basque). Cette plate-forme intégrera une partie des installations ferroviaires existantes actuellement en gare d'Irun, et permettra la connexion vers le futur port en eaux profondes de Pasares (en cours d'études) ;
- suppression du trafic fret dans la traversée de San Sebastien et desserte voyageur « en crochet » identique à celle proposée pour Bayonne dans le cadre de GPSO (cf. présentation des fonctionnalités jointe en annexe) ;
- avancement des travaux de génie civil du Y Basque : l'ensemble des marchés de travaux de génie civil est en cours, à l'exception de deux lots dont les marchés seront attribués avant fin 2012.

d. Les aménagements GPSO

La nature des aménagements nécessaires sur la ligne existante est présentée en séance.

Il s'agit, pour le département 64 :

- de l'aménagement de la bifurcation de Mousserolles permettant la dissociation des flux entrants et sortants des lignes Bayonne / Puyoô et Bayonne / Saint Jean Pied de Port ;
- de l'aménagement du plateau ferroviaire de la gare de Bayonne : aménagement rendu nécessaire dans le cadre de l'application de la loi de l'égalité des chances (mise en conformité PMR), et pour lequel la restitution des fonctionnalités actuelles doit être respectée pour permettre à la gare d'accueillir le trafic du GPSO. Les études liées à cet aménagement sont en cours.

Sur le reste de l'axe, les installations actuelles, couplées à la mise en service de la ligne, permettent, en termes de capacité, d'accueillir l'offre de circulations à horizon 2050.

e. Etudes acoustiques et PN

Etudes acoustiques : Les études acoustiques sont actuellement en cours. Elles permettront de déterminer si les aménagements nécessaires à GPSO (cités ci-dessous) conduisent à prévoir des protections acoustiques vis-à-vis des seuils réglementaires. Parallèlement à ces études localisées, RFF prévoit également d'analyser l'apparition éventuelle de nouveaux points noirs bruits ferroviaires liés au trafic GPSO sur l'ensemble du tracé de la ligne existante Bordeaux / Hendaye, et de préconiser les solutions de traitement adaptées pour résorber ces nouveaux points noirs bruit.

A l'appui du support de présentation, RFF précise également le nombre de bâtis en proximité immédiate de la ligne existante. Suite à une question de Monsieur le maire de Guéthary sur les campings, RFF précise que ce recensement est basé sur le nombre de bâtis permanents (en dur).

Etudes des PN (Passages à Niveau) : La démarche initiée par RFF consiste à mener une analyse sur l'évolution du risque lié au franchissement des passages à niveaux en tenant compte des différents horizons de circulations routières et ferroviaires. Selon les résultats de ces analyses, des solutions d'aménagements seront alors préconisées. Les études sont actuellement menées par le CETE Sud Ouest. Leurs résultats seront présentés aux élus, ainsi que le souhaite M.

le maire de Guéthary.

4. Relevé des échanges et des contributions

M. le président de la communauté de communes Errobi demande à connaître les hypothèses de trafic prises en compte pour l'étude acoustique et pose la question de savoir comment l'étude s'assure que les points noirs bruits (PNB) existants sont diagnostiqués.

RFF précise que l'étude acoustique consiste à :

- diagnostiquer les niveaux de bruit actuels ;
- s'assurer de la non apparition de PNB au cours de l'évolution de trafic prévue sur ligne existante ;
- s'assurer de la non apparition de PNB sur la ligne existante liée à l'évolution de trafic induite par GPSO ;
- préconiser les solutions de résorption : à la source (de type écran par exemple), ou individuelle (de type isolation de façade).

Les hypothèses de trafic seront exposées au groupe de travail 10 et un travail avec les Mairies pourra être effectué pour caler au mieux ces points de mesures, conformément aux propos tenus lors de la réunion du mois de novembre 2011.

M. le président de « l'Association pour le futur de la voie ferrée Bayonne / Hendaye » fait part de l'inquiétude des riverains sur les conditions de bruit liées à la ligne existante, et demande à RFF comment sont prises en compte les nuisances dans l'attente de la mise en service de GPSO.

RFF précise le processus d'études engagées : l'objectif visera à analyser l'évolution des niveaux de bruit entre la situation actuelle, et un horizon de référence (projection de trafic à 20 ans), pour analyser dès aujourd'hui si cette évolution conduit à dépasser les seuils réglementaires. Si tel était le cas, des solutions de traitement au cas par cas seront à concrétiser sur les sites identifiés (protection à la source ou protection individuelle).

M. le président de « l'Association pour le futur de la voie ferrée Bayonne / Hendaye » demande s'il n'existe que deux solutions de protection. Mme le maire d'Urrugne demande également ce qu'il en est de la possibilité de couvrir la voie.

RFF précise que la couverture de voie n'est pas envisageable. Ce type de solution amène des contraintes fortes vis-à-vis de la sécurité des usagers et du transport de matières dangereuses, ainsi que pour l'insertion paysagère de ce type d'aménagement. Des zones à l'air libre sont inévitablement nécessaires.

Mme le maire d'Urrugne demande si la longueur maximale des ouvrages souterrains qui peut toutefois être envisagée est bien de 5 kilomètres.

RFF précise que tel est le cas pour les lignes nouvelles, mais ne peut se prononcer avec certitude en séance pour les aménagements de lignes existantes. Il apportera une réponse à cette question.

M. le président du CADE demande à RFF que soit retenue l'idée de ne générer qu'un seul couloir de nuisance (la ligne existante), et de prendre en compte dans les études les gains acoustiques a priori envisageables sur l'évolution du matériel roulant, et des caractéristiques de la voie.

Par ailleurs, M. le président du CADE souligne l'absence des gains de temps et de capacité dans l'exposé fait précédemment sur les aménagements étudiés.

RFF précise que les études acoustiques ne peuvent pas prendre aujourd'hui en compte dans les simulations des gains acoustiques qui pourraient être apportés par de nouvelles technologies dont nous n'avons aucune garantie quant à leur aboutissement ni aucune obligation quant à leur utilisation par les trains plutôt que les wagons existants, qui ont généralement des durées de vie très longues. Pour ce qui concerne la capacité, au-delà du seul nombre de trains, c'est aussi la fiabilité et donc la qualité de service que la ligne nouvelle permettra de faire progresser. Elle permettra de meilleures conditions d'exploitation de l'infrastructure, qui se fera en doublet de ligne comme sur la grande majorité des couloirs ferroviaires en France (exemple pris de la section Paris / Bordeaux après mise en service de la LGV Tours – Bordeaux). Il est nécessaire de conserver une certaine fluidité globale dans l'exploitation. C'est d'ailleurs bien l'objectif des aménagements du GPSO prévus sur la ligne existante présentés (gare de Bayonne, bifurcation de Mousserolles), et des travaux engagés ou prévus au titre du CPER 2007/2013 et hors CPER pour améliorer la performance de la ligne entre Bordeaux et Hendaye.

Monsieur le représentant de la DREAL Aquitaine rappelle la politique volontariste des investissements sur la ligne existante pour éliminer le goulet d'étranglement entre Dax et Bayonne (mise en place de la signalisation « BAL ») et l'objectif de modernisation souhaité avec financement au titre du CPER.

M. le maire de Guéthary demande à ce que soient précisés les seuils de la réglementation en matière de bruit pour chaque type de train.

RFF propose de transmettre les valeurs des seuils réglementaires, ainsi que les signatures acoustiques des trains utilisées pour la modélisation.

M. le conseiller général d'Anglet demande que soit prise en compte la perception du bruit et non pas la seule moyenne.

RFF précise que les seuils réglementaires, et les modélisations acoustiques, prennent en compte ce facteur.

M. le représentant de l'association Nivelle-Bidassoa demande à ce que soient clarifiées les hypothèses de trafic considérées pour les études des aménagements présentés en séance.

Mme le maire d'Urrugne fait part de son insatisfaction sur le déroulement de cette réunion : les conclusions apportées ne concernent pas l'analyse d'une alternative à la ligne nouvelle par l'utilisation optimisée de la ligne existante. Elle demande à l'Etat qu'une expertise soit réalisée sur la possibilité de réaménagement de la ligne existante en lieu et place du projet de ligne nouvelle, et que cette expertise ne soit pas réalisée par RFF. Elle indique qu'il paraît peu réaliste que les riverains de la ligne existante soient protégés du bruit si le projet de ligne nouvelle se poursuit.

Monsieur le Sous-Préfet précise que ce n'était pas l'objet de la réunion, dont les conclusions s'inscrivent dans la lignée du débat public. Il prend acte de la demande ainsi formulée, et relayée en séance par plusieurs élus.

M. le président de « l'Association pour le futur de la voie ferrée Bayonne / Hendaye » précise que la ligne nouvelle a un sens notamment en devenant un axe de transport longue distance offrant enfin une alternative à la RN10, et permettant de renforcer l'offre de transport local sur la ligne existante (densification des services régionaux). Il précise que c'est bien le souhait de l'association qu'il représente.

M. l'adjoint au maire du Boucau intervient sur le sujet des passages à niveaux sur la commune du Boucau. Il demande à ce que soit considéré dans l'étude portant sur l'évolution des passages à niveau le temps d'indisponibilité de circulations routière qui génère des difficultés de circulations notoires. Cette demande est également relayée par monsieur le Sous-Préfet.

RFF précise que cette demande sera prise en compte, et que l'étude menée actuellement par le CETE Sud Ouest intègre implicitement ces facteurs.

M. le conseiller général maire de Saint Pierre d'Irube fait part de son interrogation : a-t-on la réalité de tous les trafics qui rapprochent effectivement l'offre de la demande ? De ce fait, le projet de ligne nouvelle est-il nécessaire ?

Il cite les études Citec qui sont en désaccord sur les hypothèses de conception de cette nouvelle ligne. Il précise qu'à la lecture des rapports des récentes assises du ferroviaires, il n'y a aucun élément relatif à la capacité du réseau actuel, alors que des projets de lignes nouvelles apparaissent. Il souligne enfin ne pas être un opposant au projet, mais demande à ce que celui-ci soit légitimé par un véritable besoin en considérant une politique globale de l'organisation du transport ferroviaire.

Monsieur le Sous-Préfet souligne à nouveau que cette demande ne fait pas l'objet de la réunion. Il réaffirme l'objectif de mise en service de la ligne nouvelle dès lors que la ligne existante ne répondra plus aux besoins de services ferroviaires. Ces demandes sont nouvelles dans les discussions. Monsieur le Sous-Préfet précise avoir bien recueilli la demande formulée par les élus d'étudier le devenir de la ligne existante sans la mise en service de la ligne nouvelle. Cette demande a bien été comprise et sera remontée à l'Etat. Cependant, Monsieur le Sous-Préfet rappelle le mandat qui consiste à étudier le devenir de la ligne existante avec la perspective de la mise en service de la ligne nouvelle. Ce devenir inclue bien des mesures de protection acoustique partout où la réglementation en ferait apparaître la nécessité compte-tenu des prévisions de trafics à 20 ans

Mme le maire d'Urrugne demande un moratoire sur les études de la ligne nouvelle afin d'éviter toute décision irréversible dans l'attente des conclusions de cette étude.

M. le président du CADE présente différents documents à l'assemblée. En complément de cette présentation, M. le président du CADE fait une déclaration, en demandant à ce qu'elle soit consignée au procès-verbal de réunion.

M. le président de « l'Association pour le futur de la voie ferrée Bayonne / Hendaye » demande à RFF de présenter sa vision de l'évolution du transport urbain sur la ligne existante. M. le maire de Guéthary relaye également cette question.

RFF précise son objectif de voir fonctionner le doublet de lignes que constitueront à terme la ligne nouvelle et la ligne existante à la mise en service du GPSO :

- la ligne nouvelle sera dédiée à des échanges longs parcours fret et voyageurs, intégrant pour les trains voyageurs de ce type la desserte des territoires par la gare existante de Bayonne en cœur de ville. Elle permettra la diffusion des services à grande vitesse par l'intermédiaire de cette gare qui constitue un point de desserte favorisant l'accessibilité des territoires, grâce aux correspondances possibles au sein de l'étoile ferroviaire de Bayonne et à la complémentarité avec les autres modes de transport (la gare sera un pôle d'échange multimodal) ;
- la ligne existante deviendra un axe de développement de l'offre de

Réunion d'information GT10- 22 février 2012
services ferroviaires de proximité en France et au Pays Basque pour les voyageurs (TER) et de desserte fret locale ;

- la complémentarité des deux lignes permettra de gérer les situations d'incidents en permettant de reporter certains trafics d'une ligne vers l'autre afin de garantir le maintien de service en cas de perturbations (plus grande disponibilité de l'infrastructure ferroviaire au global sur l'axe Bordeaux Espagne) ;
- s'agissant de l'évolution en termes de trafics, RFF souligne qu'un observatoire est prévu à cet effet. C'est à lui que revient la collecte des données de trafics et d'évolutions économiques permettant de préciser les prévisions de trafic et les hypothèses sous-jacentes.

M. le vice-Président du Conseil régional d'Aquitaine précise que l'Aquitaine enregistre une tendance à la hausse des fréquentations des services TER (+6.8% sur 2011). Dans la perspective de proposer une offre TER attractive et adaptée, la région fait part de son souhait de valoriser au mieux le cadencement du TER.

M. le représentant de l'association Nivelle-Bidassoa réagit en précisant que localement (entre Bayonne et Hendaye), la fréquentation voyageurs des TER a baissé en 2009 alors que le nombre de trains a augmenté ; et pose de ce fait la question de l'adéquation entre l'offre et la demande.

Monsieur le Sous-Préfet clôt la séance en remerciant chacun des participants pour la qualité des échanges. Il rappelle que l'objectif de la réunion a été atteint.

Monsieur le Sous-Préfet rappelle les prochaines étapes :

- 07 Mars 2012 : réunion du comité scientifique de l'observatoire des trafics (restitution de l'étude Citec qui n'a pas pu avoir lieu le 14 février 2012),
- 19 Mars 2012 : réunion du comité de pilotage de l'observatoire des trafics au cours de laquelle Monsieur le Sous-Préfet de Bayonne rapportera le contenu de la présente réunion du groupe de travail sur la ligne existante.
