

GROUPE DE TRAVAIL GT6e - FONCIER ET PATRIMOINE

Département des Landes

Type de document	RELEVÉ D'ÉCHANGES
Groupe de travail n°6	Landes
Date de la réunion	23 septembre 2011
Lieu de réunion	Communauté d'Agglomération Dax
Référence	GPSO-11-EGISA-0-CRT-4727web

Synthèse des échanges et avis de la commission consultative

- **Introduction**

RFF introduit la réunion et présente l'ordre du jour de celle-ci :

- Rappel des conclusions du COPIL du 23 juin 2011
- Présentation du tracé optimisé
- Échanges sur les principales emprises associées au tracé
- Échanges et contributions du groupe de travail sur les principales mesures d'accompagnement foncier et Patrimonial
- Calendrier

- **Présentation**

- **Rappel des validations du COPIL du 23 juin 2011 et des hypothèses retenues**

- Secteur M : H 327 et H337,
- Secteur N : H338 et liaison intergare LIME1,
- Secteur O : H348 et H356,
- Secteur P : H357
- Secteur 410 : H414 et HRSDAX 1 pour le raccordement sud de Dax

- Secteur 420 : H421 et H423
- Secteur 430 : H431
- Secteur 440 : H441

- **Présentation du tracé optimisé**

Les optimisations générales du tracé ont portées sur :

- Géométrie : calage en plan et du profil en long
- Transparence écologique
- Rétablissements des communications franchies par le tracé (routiers, DFCI, réseaux, Grande faune, agricole, randonnée)
- Prise en compte de l'hydraulique (bassins/ OH)
- Calage des équipements ferroviaires

Les principales optimisations concernent les secteurs suivants :

- Retjons,
- Arue,
- Saint-Yaguen,
- Pontonx-sur-l'Adour,
- Saint-Paul-lès-Dax,
- Saint-Geours de Marenne
- Benesse-Marenne,
- Ondres.

Echanges sur les optimisations du tracé et sur les principales emprises associées au tracé:

Association Riverains Carcen-Ponson : Les choix du COPIL présentés concernent les Landes, que se passe-t-il au Pays Basque ?

RFF : Le département des Pyrénées Atlantiques fait l'objet d'un autre groupe de travail. Seules les Landes sont évoquées au cours de la réunion de ce jour.

Syndicat des Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest du Sud-Ouest : Quels sont les documents qui ont été pris en compte dans le cadre des optimisations du tracé ? RFF a-t-il pris en compte le courrier adressé par le Syndicat des Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest du Sud-Ouest ? Les demandes ont-elles été prises en compte dans le cadre des optimisations ?

ISA : Plusieurs réunions de travail ont eu lieu avec le syndicat Sylviculteurs du Sud-Ouest et la Maison de la Forêt. Le courrier évoqué et les 20 engagements détaillés dans celui-ci, ont été pris en compte.

ACCRIL : Comment s'effectue le franchissement de la Douze ? A quelle hauteur s'effectue ce franchissement ?

ISA : Le tracé n'a pas fait l'objet d'optimisations au niveau de ce franchissement, la position en plan de l'ouvrage est identique et sa hauteur est calée sur l'ouvrage de franchissement de l'A65 afin de ne pas créer d'obstacles successifs à des niveaux différents pour les chauves-souris fréquentant le site du vallon du Cros.

Avant l'arrivée sur la Douze, l'A65 se trouve à 4m en déblais, la LGV sera à 6 mètres en déblais environ. Les deux tracés sont très proches en profil et en plan.

GT6e- 23 septembre 2011

ACCRIL : Comment s'insère le tracé à hauteur de l'aire de service et de la barrière de péage de l'A65 ?
ISA : Le passage de la LGV impose de déplacer l'aire de service qui peut être recréée à proximité immédiate dans le délaissé existant entre autoroute et LGV.

ACCRIL : Les cartes du tracé optimisé sont-elles consultables ?
RFF : Actuellement les cartes du tracé validé par le COPIL de juin sont disponibles et consultables à partir du internet de GSPO. A l'issue des groupes de travail, les cartes du tracé seront consultables sur ce même site.

DDTM 40 : Combien de zones bâties sont impactées par le tracé sur la commune d'Arue suite à l'optimisation du tracé ?

ISA : le nombre de constructions impactées sur la commune reste inchangé sur cette commune. L'optimisation a permis de s'éloigner de plusieurs zones construites. Les arials de Chicoy et Bernède qui étaient déjà directement impactés par le tracé validé par le COPIL, sont toujours impactés par le tracé optimisé.

FDSEA : A quoi correspondent les zones hachurées en vert sur les plans ?

EGIS : Il s'agit des zones sensibles (regroupement d'enjeux environnementaux très fort) qui ont servi à la définition des hypothèses de tracé en début d'étape 2

FDSEA : Comment ont été définies les zones sensibles, pour quelles raisons leur largeur varie-t-elle selon les cours d'eau ?

EGIS : Les Zones Sensibles ont été définies à partir des données disponibles au cours du printemps 2010. Il s'agit de données réglementaires ou des premiers retours des études faune et flore ... Les enjeux pris en compte le long de ces cours d'eau ont été approfondis au cours de la suite des études.

ACCRIL : Souhaite avoir des précisions sur les modalités d'insertion à hauteur de plusieurs zones bâties du secteur 410

ACCRIL : Quelle est la position de la base travaux qui est prévue dans ce secteur ?

EGIS : la base travaux est envisagée à l'heure actuelle sur la commune de Laluque en lieu et place de l'actuelle base travaux.

ACCRIL : Comment est réalisé le rétablissement de la RD947 ?

EGIS : Celui-ci se fait par le biais d'un ouvrage, positionné légèrement en décalé par rapport à l'axe actuel de la route afin de réduire l'impact sur le bâti proche.

ACCRIL : Pourquoi des pistes supplémentaires sont réalisées le long de la RD ? A quoi servent-elles ?

EGIS : Elles correspondent à des demandes du SDIS qui souhaite qu'aucune des pistes réalisées, ne soient sans issue.

ACCRIL : A quoi correspond le cercle violet ?

EGIS : Il matérialise une proposition d'acquisition foncière sur le camping.

ACCRIL : A quelle échéance pourrait se faire cette acquisition ?

RFF : Après la déclaration d'utilité publique – prévue début 2015 - dans le cadre des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

ACCRIL : Quelles sont les modalités de rétablissement de la route de Magesq (RD16) ?

GT6e- 23 septembre 2011

EGIS : Le franchissement se fait par le biais d'un pont-route et s'accompagne d'un léger décalage de l'axe de la voie vers l'ouest.

ACCRIL : Qu'en est-il du projet de halte SRGV en Pays de Tarusate, à quelle échéance sera-t-elle réalisée ?

RFF : Le principe de cette halte est confirmé et inscrit au programme des GPSO ; elle sera réalisée en même temps que la ligne nouvelle.

ACCRIL : Il y a donc deux raccordements ligne nouvelle / ligne existante à quelques kilomètres d'intervalle ?

EGIS : Oui mais l'un est le raccordement au sud de Dax et l'autre le raccordement nord de Bayonne.

ACCRIL : La localisation de la gare de Mont-de-Marsan a-t-elle évolué et comment sera-t-elle desservie, qu'en est-il d'un projet de desserte tram-train ? de navettes ? L'association rappelle que la ligne actuelle n'est pas électrifiée ?

ISA : La localisation de la gare est identique à celle proposée et validée par le COPIL de juin 2011. Sa desserte ferroviaire est assurée par le biais de la liaison intergares, (entre la gare nouvelle et la gare centre ville) qui vient se raccorder sur la ligne existante Mont-de-Marsan / Roquefort à proximité du Caloy qui permet de prolonger les missions TER actuelles entre Bordeaux / Morcenx et Mont de Marsan. Le terminus des missions TER va donc se décaler de la gare Mont de Marsan centre ville à Mont de Marsan Gare nouvelle.

CR Aquitaine : Le projet tel qu'il est envisagé par le Conseil Régional d'Aquitaine, prévoit uniquement une desserte TER et pas de service de navettes.

ACCRIL : La fermeture de la ligne Morcenx-Bordeaux est envisagée, comment cette ligne pourrait accueillir des trains supplémentaires ?

CR Aquitaine : L'objectif dans le cadre de GPSO est de libérer des sillons sur la ligne existante afin d'augmenter le cadencement des TER.

RFF rappelle également que l'objet de la réunion n'est pas d'évoquer les perspectives du trafic sur la ligne Morcenx- Mont-de-Marsan.

Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest : Demande confirmation de la surface foncière nécessaire à la réalisation de la base travaux (40 ha) et demande des précisions sur sa localisation.

ISA : Les bases travaux nécessitent bien une emprise moyenne de 40 ha, des sites sont à l'étude concernant la localisation de cette base travaux mais son positionnement n'est pas fixé.

Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest : Souhaite avoir des précisions sur l'alimentation électrique de la ligne ?

ISA : Actuellement il n'y a pas de ligne RTE à proximité du tracé optimisé. L'alimentation de la ligne nécessite la création de six sous-stations le long du projet. Les secteurs possibles ont été définis (Saint-Léger-de-Balson, Retjons, Agen, Montauban, Begaar-Pontonx et le Pays Basque) mais leur localisation exacte reste à préciser.

ACCRIL : Concernant le sas Fret, pourquoi assembler des trains de fret à Laluque et non plus au sud ?

EGIS : Il n'existe pas de possibilité d'insérer ce sas ailleurs par manque de place. Il est de plus inséré au plus près de la ligne nouvelle au droit du raccordement.

GT6e- 23 septembre 2011

- Les mesures principales envisagées

Pour les effets de coupure : les principales mesures envisagées sont :

- Rétablissements des cheminements agricoles et accès aux parcelles agricoles
- Rétablissements des réseaux d'irrigation et de drainage
- Rétablissements des chemins forestiers/ ruraux
- Environ 20 principes de rétablissements des DFCI validés par ASA DFCI/ SSSO
 - Rétablissements des points et réserves d'eau pour la lutte contre l'incendie
 - La reconstitution de lisières pour éviter les risques de chablis

Pour les effets de substitution :

- Procédures d'aménagements fonciers agricoles et forestiers (AFAF)
 - Maîtrise d'ouvrage du Conseil Général
 - Exclusion ou inclusion de l'emprise LGV dans le périmètre d'AFAF
 - Première décision des CCAF / CIAF à recueillir dès le stade de l'enquête publique
- Constitution de stocks fonciers compensateurs
 - Acquisition et portage par les SAFER
 - Revente aux exploitants subissant une perte foncière ou mutualisation du stock dans le cadre des AFAF
 - Anticipation à prévoir dès le stade de l'enquête publique
- Anticipation à prévoir dès le stade d'enquête publique
- Boisements compensateurs
 - Boisements de délaissés de la LGV
 - Autre boisements visant à maintenir le capital forestier local
- Indemnités des surfaces prélevées
 - Protocole acquisition/ éviction entre France Domaine et le OPAF
 - indemnité de dépossession due au propriétaire et réemploi
 - indemnisation d'éviction due à l'exploitant et fumure, etc
 - En forêt, prise en compte de la perte de valeur de l'avenir

Echanges sur les mesures envisagées :

Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest : Concernant la DFCI, le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest a demandé la réalisation d'un franchissement tous les 500 mètres de lignes, cette demande a-t-elle été prise en compte par RFF ?

ISA : Actuellement les choix retenus, en accord avec le SDIS et les associations de DFCI, sont : le défrichage et le dessouchage complet de 25 mètres de part et d'autres de la ligne, la réalisation d'une piste recouverte en grèves d'un côté de la voie et la réalisation d'une piste en sable de l'autre.

ACCRIL : Qui prendra en charge l'entretien de ces pistes ?

ISA : Dans un premier temps, le foncier sera acquis par RFF pour la réalisation de la piste puis rétrocédé. Le choix est fait de ne pas créer des axes plus structurés afin de privilégier une utilisation sécurisée des pistes, de les réserver à l'exploitation et de ne pas favoriser la création d'un réseau routier secondaire, utilisé par des véhicules légers.

GT6e- 23 septembre 2011

ACCRIL : RFF s'engage à reconstituer les lisières afin de limiter les effets de chablis sur les parcelles exploitées, or dans le cadre de la réalisation de l'A65, il apparaît que le budget alloué, est aujourd'hui insuffisant pour réaliser les aménagements nécessaires ?

RFF rappelle que ce type de mesures est inscrit dans le document des engagements de l'Etat, qui encadrera la réalisation de ce type d'aménagements compensatoires.

FDSEA : Rappelle que le prix du foncier agricole est en augmentation et qu'il s'intègre dans un cycle long d'achat-vente. Il n'y a donc pas de risque financier pour RFF d'apporter sa garantie de bonne fin au stock foncier à constituer par la SAFER. L'anticipation de ces réserves foncières est indispensable car la constitution d'un important stock foncier favorise la solidarité foncière entre agriculteurs et facilite les aménagements fonciers..

CR Aquitaine : Rappelle que c'est dans cet objectif que le Conseil Régional a demandé à l'Etat d'autoriser RFF à anticiper les acquisitions foncières.

ACCRIL : Comment est évaluée et indemnisée la dépréciation des biens qui se trouvent à proximité de la ligne mais qui ne font pas l'objet d'une acquisition ?

RFF : Dès lors qu'il n'y a pas d'emprise foncière, ces préjudices éventuels relèvent des « dommages de travaux publics ». Pendant le chantier comme pendant l'exploitation ferroviaire, RFF s'assurera que les réglementations en matière de nuisances soient parfaitement respectées et analysera chaque demande au cas par cas. En cas de recours, c'est le tribunal administratif qui est compétent pour analyser le préjudice, visuel ou autre, revendiqué.

Modéf 40 : Si la SAFER peut anticiper les acquisitions foncières dès 2012, RFF aura-t-il le budget pour réaliser ces acquisitions ?

RFF : C'est l'objectif de la mise en place d'une convention entre RFF et les cofinanceurs, qui permettra de disposer du budget pour ces acquisitions.

Chambre d'Agriculture des Landes : Précise que la CA des Landes étudie actuellement le tracé proposé par RFF afin d'évaluer les impacts sur les exploitations concernées et de proposer des possibilités de réorganisation foncière dans le cadre des futures commissions d'aménagements foncières. La CA précise que les chiffres présentés par RFF sont du même ordre que l'évaluation qui est faite par ses services. Elle estime qu'il est possible d'apporter des solutions mais qu'il est impératif de travailler avec les Sylviculteurs, d'anticiper au maximum les acquisitions foncières et de constituer un stock de foncier important pour faciliter les procédures ultérieures d'aménagement foncier.

- **Présentation du calendrier du GPSO**

Tracé à approfondir

Etudes approfondies du tracé et insertion : juin à septembre 2011

Proposition d'un tracé consolidé : automne 2011

- Concertation de proximité et ajustements : septembre/octobre 2011,
- Consultation du public : d'octobre à novembre 2011,
- Synthèse des avis : début décembre

GT6e- 23 septembre 2011

- COTER mi-décembre 2011
- COPIL début 2012

Remise du dossier support pour approbation ministérielle : début 2012

Etude d'impact, préparation dossier d'enquête publique : 2012

Avis sur dossier (Consultation Inter Administratives et Autorité Environnementale): 1 semestre 2013

Enquête publique : automne 2013

GT6e- 23 septembre 2011