

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIF AU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE TARNOS (40) ↔ DOURGES (62)

1^{ère} ENQUETE



Enquête publique unique du lundi 5 mai 2014 au jeudi 5 juin 2014 inclus

4^{ème} PARTIE, AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE

JP. CHAULET : PRESIDENT

A. LE MORVAN : MEMBRE

D. VASSEUR : MEMBRE

M. BADAIRE : MEMBRE

P. DOLLE : MEMBRE

H. REDONDO : MEMBRE

P.J. LISSALDE : MEMBRE

SEPTEMBRE 2014



SOMMAIRE

4. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE	12
4.1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION DE PROJET PORTANT SUR L'INTERET GENERAL DE L'AFA POUR RESEAU FERRE DE FRANCE	14
4.1.1. Avis sur la déclaration de projet de l'AFA pour Réseau Ferré de France	16
4.1.1.1. Préambule.....	16
4.1.1.2. Le projet soumis à enquête.....	16
4.1.1.3. Les objectifs du projet.....	17
4.1.1.4. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet d'AFA.....	17
4.1.1.5. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur le réseau ferré de France	18
4.1.2. Conclusions sur la déclaration de projet de l'AFA pour Réseau Ferré de France	27
4.1.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France	27
4.1.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France	28
4.2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION DE PROJET PORTANT SUR L'INTERET GENERAL DU TERMINAL DE TRANSBORDEMENT DE DOURGES.....	32
4.2.1. Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges.	34
4.2.1.1. Préambule.....	34
4.2.1.2. Le projet soumis à enquête.....	34
4.2.1.3. Les objectifs du projet.....	34
4.2.1.4. Rôle de la plateforme de transbordement de Dourges.....	34
4.2.1.5. Les enjeux identifiés sur la plateforme de Dourges	36
4.2.1.6. Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Dourges	36
4.2.1.7. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Dourges	37
4.2.1.8. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges	38
4.2.2. Conclusions sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges	39
4.2.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges	39
4.2.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges	39
4.3. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DECLARATION DE PROJET PORTANT SUR L'INTERET GENERAL DU TERMINAL DE TRANSBORDEMENT DE TARNOS.....	41
4.3.1. Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de Tarnos.....	42
4.3.1.1. Préambule.....	42
4.3.1.2. Le projet soumis à enquête.....	42
4.3.1.3. Les objectifs du projet.....	42
4.3.1.4. Rôle de la plateforme de transbordement de Tarnos	42
4.3.1.5. Les enjeux identifiés sur la plateforme de Tarnos	44
4.3.1.6. Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Tarnos	45
4.3.1.6.1. Modalités de la concertation effectuée à Tarnos	45
4.3.1.6.2. Les observations et avis émis sur le projet de plateforme de Tarnos	45
4.3.1.7. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Tarnos	46
4.3.1.8. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos.....	47
4.3.2. Conclusions sur la déclaration de projet des travaux prévus sur la plateforme de Tarnos.	57
4.3.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos	57
4.3.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos	57
4.4. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE TARNOS.....	60
4.4.1. Caractéristiques des mises en compatibilité des documents d'urbanisme.....	62
4.4.2. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos	63
4.4.2.1. Avis de la commission d'enquête	63
4.4.2.1.1. Situation actuelle	63
4.4.2.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU	63
4.4.2.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD	63
4.4.2.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement	64
4.4.2.1.5. Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone	64
4.4.2.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	64
4.4.2.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage.....	65
4.4.2.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier.....	67

4.4.2.2	Conclusions motivées de la commission d'enquête	68
4.4.2.2.1	<i>Sur la forme et la procédure de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de Tarnos</i>	68
4.4.2.2.2	<i>Sur le fond de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de Tarnos</i>	69





Pièces jointes

Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête.

- Pièce 1** : Décision N°E14000041/59 du 17 mars 2014 du président du Tribunal administratif de Lille désignant une commission d'enquête, en, vue de procéder à une enquête ayant pour objet le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) ;
- Pièce 2** : Arrêté préfectoral du 27 mars 2014 d'ouverture de l'enquête publique unique, portant, sur la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tarnos (département des Landes), sur la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Dourges (département du Pas-de-Calais), sur la déclaration de projet relative aux travaux sur le réseau ferré national dans le cadre du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique par Réseau Ferré de France, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Tarnos et leurs impacts environnementaux. ;
- Pièce 3** : Les 15 pièces du dossier d'enquête « Déclarations de projet » et « Mise en compatibilité du PLU de Tarnos » ;
- Pièce 4** : Exemplaire de l'affiche au format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête mise en place sur l'itinéraire et autour des plateformes de transbordement de Dourges et de Tarnos :
- Pièce 5** : Recueil des parutions dans les journaux nationaux
- Pièce 6** : Recueil des parutions dans les journaux locaux ;
- Pièce 7** : Recueil des articles de presse et supports divers évoquant l'enquête publique sur l'autoroute ferroviaire Atlantique ;
- Pièce 8** : Recueil du double des certificats d'affichage adressés à la commission d'enquête ;
- Pièce 9-1** : Volumes rassemblant l'ensemble des photographies prises et des constats d'huissier effectués le long de la voie ferrée, lors de la mise en place des affiches et des contrôles constatant leur maintien tout au long de l'enquête ;
- Pièce 9-2** : Volumes rassemblant l'ensemble des photographies prises et des constats d'huissier effectués autour des deux terminaux de transbordement, lors de la mise en place des affiches et des contrôles constatant leur maintien tout au long de l'enquête ;
- Pièce 10** : Powerpoint établi par le président pressenti de la commission

- d'enquête ayant servi de base à la rencontre du 26 novembre 2013 ;
- Pièce 11** : Powerpoint de présentation générale du projet à la commission d'enquête effectué au siège de RFF par M. MARTINOT-LAGARDE de VIIA Atlantique le 1^{er} avril 2014 ;
- Pièce 12** : Lettre du maire de Tarnos en date du 15 avril 2014, adressée au préfet des Landes et demandant l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échange à Tarnos
- Pièce 13** : Réponse favorable à l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échange adressée par le président de la commission d'enquête au maire de Tarnos le 19 mai 2014 ;
- Pièce 14** : Lettre du 20 mai 2014 de M. LISSALDE, commissaire enquêteur responsable du secteur 1 de l'enquête, comprenant le site de Tarnos adressée au maire de Tarnos et décrivant les modalités de déroulement de la réunion publique d'information et d'échange ainsi que les moyens nécessaires à son organisation ;
- Pièce 15** : Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange organisée à Tarnos le 2 juin 2014 ;
- Pièce 16** : Lettre de remerciement du maire de Tarnos en date du 4 juin 2014, adressée au président de la commission d'enquête ;
- Pièce 17** : Ensemble des registres recueillis dans les 20 préfectures et les 48 communes lieux de permanence à l'issue de l'enquête ;
- Pièce 18** : Ensemble des 55 courriers envoyés au président de la commission d'enquête au cours de l'enquête ;
- Pièce 19** : Ensemble des 303 courriels recueillis au cours de l'enquête sur le registre électronique mis en place par la préfecture du Pas-de-Calais ;
- Pièce 20** : Procès-verbal de synthèse remis le 19 juin 2014, au siège de RFF, aux représentants des maîtres d'ouvrage ;
- Pièce 21** : Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage adressé le 4 juillet 2014 au président de la commission d'enquête ;
- Pièce 22** : Lettre du président de la commission d'enquête, en date du 1^{er} juillet 2014, adressé au préfet du Pas de Calais, autorité organisatrice de l'enquête, demandant un report du délai de remise du rapport d'enquête ;
- Pièce 23** : Réponse du préfet du Pas-de-Calais, en date du 25 juillet 2014, accordant un délai de remise du rapport d'enquête.





ANNEXES

Une annexe unique, **qui fait partie intégrante du rapport** regroupe la synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête est jointe à ce rapport.

Ces observations et courriers mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence.



GENERALITES

Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique s'inscrit dans le prolongement du Grenelle I de l'environnement.

En effet, la Loi dite « Grenelle I » prévoit qu' « *un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique* ».

Deux itinéraires sont déjà opérationnels en France :

- L'autoroute ferroviaire alpine entre Bourgneuf - Aiton, près de Chambéry, et Orbassano, à proximité de Turin en Italie. Ce service d'autoroute ferroviaire existe depuis 2003. Il offre aux transporteurs 5 allers retours quotidiens sur une distance de 175 km et pour un temps de parcours de 3 heures. Sur la route, la durée de transport, toujours supérieure à 3 heures, est de plus aléatoire, notamment à cause des rétentions à l'entrée du tunnel du Fréjus pour l'acheminement de marchandises dangereuses. Plus de 26 000 semi-remorques ont été transportées en 2012 et 4 500 tonnes de CO2 ont ainsi été économisées.
- L'autoroute ferroviaire entre Le Boulou, près de Perpignan et Bettembourg, près de Luxembourg. Ce service, qui existe depuis 2007, est la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe. Elle offre 4 allers retours quotidiens, sur une distance de 1050 km et pour un temps de parcours de 15 heures, contre 18 heures par la route. En 2012, plus de 50 000 équivalents semi-remorques ont été transportés et 50 000 tonnes de CO2 ont ainsi été économisées.

A la connaissance de la commission d'enquête, ces deux autoroutes ferroviaires ont été mises en place sans recourir à la procédure de l'enquête publique laquelle ne revêtait pas, jusqu'au 1^{er} juin 2012, de caractère obligatoire pour ce type de projet.

A la suite du Grenelle 2 de l'environnement, les critères instaurant le recours à la procédure d'enquête publique ont été modifiés. En effet, depuis le décret du 29 décembre 2011, applicable au 1^{er} juin 2012 et ayant modifié les articles législatifs et réglementaires du Code de l'environnement relatifs à la procédure des enquêtes publiques environnementales, tout projet comportant une étude d'impact est soumis à enquête publique.

Ce projet d'autoroute ferroviaire Atlantique traversant la France du nord au sud-ouest comprend :

- Un terminal de transbordement localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;
- Un terminal de transbordement situé à Tarnos (département des Landes) ;
- Et entre ces deux terminaux, l'utilisation par les trains du réseau ferré national existant.

Or, selon le Code de l'environnement le projet nécessite la réalisation d'une étude d'impact.

Dans la mesure où le projet était soumis à la réalisation de plusieurs enquêtes, dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, les maîtres d'ouvrages ont décidé de mener une enquête publique unique ainsi que le leur

permettait l'article L. 123-6 du même Code.

Cette enquête unique a donc regroupé l'ensemble des informations qui sont exigées pour chacun des objets de l'enquête listés ci-dessous :

- Enquête exigée et régie par le Code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) lorsqu'une étude d'impact doit être réalisée, ce dossier comprend la présentation du projet et de ses effets sur l'environnement et la santé humaine
 - ▶ Pour la réalisation des travaux sur le réseau ferré national ;
 - ▶ Pour la réalisation du projet de terminal de Tarnos ;
 - ▶ Pour la réalisation du projet de terminal de Dourges.
- Enquête exigée par le Code de l'urbanisme lorsqu'une mise en compatibilité du document d'urbanisme doit être réalisée (article L123-14) :
 - ▶ Pour la réalisation du projet de terminal de transbordement de Tarnos, mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Tarnos.

La commission d'enquête doit donc, in fine, se prononcer :

- sur la réalisation des travaux sur le réseau ferré national ;
- sur la réalisation du projet de terminal de Dourges ;
- sur la réalisation du projet de terminal de Tarnos ;
- sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Tarnos.

Mais la réalisation de ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique ne concernant que des terrains appartenant à RFF, il n'y a pas lieu de recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Et donc, conformément à l'article L.126-1 du Code de l'environnement, c'est sur les diverses procédures de **déclaration de projet** que doit se prononcer la commission d'enquête en rappelant que deux conditions doivent être cumulativement remplies pour qu'il y ait déclaration de projet :

- il doit s'agir d'une opération qui, en raison de sa nature, de sa consistance ou du caractère des zones concernées, est susceptible d'affecter l'environnement.
- il doit s'agir d'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages, c'est à dire d'une opération nécessairement publique.





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LE PROJET D'AUTOROUTE
FERROVIAIRE ATLANTIQUE**

41

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION DE PROJET
PORTANT SUR L'INTERET
GENERAL DE L'AFA POUR
RESEAU FERRE DE FRANCE**

4.1.1. Avis sur la déclaration de projet de l'AFA pour Réseau Ferré de France

4.1.1.1. Préambule.

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration de projet a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés sur le réseau ferré de France présentent un caractère d'intérêt général.

Si la procédure est menée à son terme, cette enquête devrait aboutir à une déclaration de projet prise par le président de Réseau Ferré de France en tant que président d'établissement public.

4.1.1.2. Le projet soumis à enquête

L'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre d'assurer le transit d'une partie des camions en transit entre l'Europe du sud et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

« Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.

L'autoroute ferroviaire Atlantique traverse la France du nord au sud-ouest :

- *un terminal de transbordement est localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;*
- *un terminal de transbordement est situé à Tarnos (département des Landes) ;*
- *entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national existant.*

Selon les maîtres d'ouvrage, les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos ».

Sur le réseau ferré national, certaines communes présentent des enjeux plus particuliers en raison :

- soit de la circulation des trains sur la voie unique existante :
 - o entre Lusignan et Saint-Maixent-l'Ecole pour les communes de : Lusignan, Rouillé, Pamproux, Salles, Saint-Eanne, Nanteuil, St-Maixent-l'Ecole ;
- soit par la non électrification de la ligne actuelle :
 - o entre Niort et Saintes pour les communes de : Niort, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Prisse-la-Charrière, Belleville, Saint-Etienne-la-Cigogne, Villeneuve-la-Comtesse, La Croix-Comtesse, Vergné, Loulay, St Denis-du-Pin, St-Jean-d'Angely, Asnières-la-Giraud, Saint Hilaire de Villefranche, Le Douhet, Fontcouverte, Saintes.
- Soit de la réalisation de travaux de mise au gabarit, notamment des ouvrages d'art, pour les communes de :
 - o Bayonne et Le Boucau ;
 - o Saintes ;
 - o Poitiers ;
 - o Sery-Margneval.

Les services d'autoroutes ferroviaires empruntent les lignes ferroviaires classiques.

Cependant le format de l'ensemble du wagon et de la semi-remorque nécessite un gabarit ferroviaire suffisant. C'est pourquoi, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, des travaux de dégagement des gabarits hauts (par exemple les tunnels et les ponts routiers) et bas (par exemple dans le cas où des équipements se trouveraient anormalement proches de la voie : quais, marchepieds, panneaux de signalisation) peuvent être nécessaires.

4.1.1.3. Les objectifs du projet

Les objectifs annoncés du service d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivants :

- « • *accompagner la croissance des besoins de transport de marchandises ;*
- *offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 semi-remorques/an en 2015 et 1,1 millions semi-remorques /an en 2023 transitant par la route ;*
- *rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;*
- *optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;*
- *améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;*
- *réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ».*

4.1.1.4. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet d'AFA

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- qu'un contrôle de cet affichage a été réalisé avant, pendant et à la fin de l'enquête par la société **PubliLégal** et par constats d'huissier,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 20 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- que les dossiers relatifs aux trois déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de 48 communes (sur les 422 impactées par le projet) choisies comme lieux de permanences et dans les 20 préfectures traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique,
- que les sept membres de la commission d'enquête ont tenu les 100 permanences prévues pour recevoir le public dans les 48 communes précitées,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,

- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- qu'il est apparu cependant que dans la traversée des zones urbaines denses et spécialement sur Drancy (93), Fors (79), Châtellerauld (86), et Sainte-Eulalie (33), etc... la fréquentation du public a été importante ;
- que s'agissant plus spécialement de la réalisation des travaux sur le réseau ferré national 739 observations, courriers et courriels ont été déposés dans les registres mis en place, ou envoyés par courriers et/ou courriels à la commission d'enquête.

Mais il est également apparu, peu de temps après le début de l'enquête que 25 communes concernées par le projet et situées en région parisienne avaient été omises dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, justifiant, conformément à la jurisprudence en vigueur, l'organisation d'une seconde enquête publique concernant ces 25 communes.

4.1.1.5. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur le réseau ferré de France

L'enquête ne prévoyant pas d'expropriation il n'y a pas lieu de recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. La commission d'enquête devra se prononcer uniquement sur **l'intérêt général de l'opération**.

Le critère de l'intérêt général d'une opération sur lequel la commission d'enquête doit se prononcer est essentiellement déterminé par les autorités administratives, ce qui signifie qu'il est à la fois subjectif et variable dans le temps et qu'il convient alors de s'assurer de la présence de ce critère pour savoir si une activité donnée est conduite dans l'intérêt général. C'est donc un critère tenant plus au but de l'activité poursuivie qu'à son objet.

Pour juger qu'une activité vise un but d'intérêt général il faut s'appuyer sur certaines considérations théoriques. Ainsi, l'intérêt général se distingue de l'intérêt individuel ou même de la somme de ces intérêts individuels. C'est une notion qui dépasse ces intérêts et qui s'impose à eux, au nom du bien commun.

Dans ce cadre la jurisprudence a étendu progressivement sa conception de l'intérêt général, en reconnaissant de manière toujours plus large la présence d'un intérêt général (théâtre, activités culturelles, sportives, de loisirs ou de tourisme).

Donc en l'absence d'expropriation (qui amènerait la commission d'enquête à se prononcer sur l'utilité publique de l'opération) et donc aussi en l'absence d'atteinte au droit de propriété, le bilan que dressera la commission d'enquête l'amènera à confronter **l'intérêt général** avec les atteintes environnementales, l'atteinte aux intérêts privés, l'atteinte aux autres intérêts publics et le coût financier du projet.

Pour cette enquête et s'agissant de la ligne RFF, la commission d'enquête a identifié six thèmes principaux correspondant à l'essentiel des préoccupations exprimées par le public dans les observations déposées sur les registres d'enquête, les courriers envoyés au président de la commission d'enquête et les courriels enregistrés sur le registre électronique mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête.

Ces thèmes ont été développés dans la 3^{ème} partie de ce rapport auquel il convient de se rapporter.

De l'ensemble des critères justifiant l'intérêt général des travaux à effectuer sur la ligne RFF, il apparaît que :

1 – S'agissant des nuisances sonores, des vibrations, de la pollution et de ses effets sur la santé :

Il convient tout d'abord de noter que la commission d'enquête a été surprise par la forte affluence du public constatée en zone urbaine dense, particulièrement en région parisienne, mais aussi dans les communes de Fors (79), Saint Jean d'Angely (17), Châtelleraut (86), Sainte Eulalie (33), Marigny (79), Chaniers (17), Tarnos (40)

Les réactions du public ont en outre été largement relayées par les autorités municipales en ce sens qu'elles se sont prononcées par des délibérations en grande majorité hostiles au projet et souvent très étayées dans leur contenu.

En fait cette enquête a révélé une situation préexistante et se présente donc comme une photographie des principales nuisances constatées dont nombre d'entre elles auraient déjà par le passé été portées à la connaissance de RFF sans, semble-t-il recevoir de réponse appropriée.

Plus que les nuisances sonores susceptibles d'être générées par la mise en circulation des futurs convois de l'autoroute ferroviaire, c'est sur celles qui sont dues aux passages des trains de fret actuels que le public est intervenu, redoutant par la mise en œuvre de l'AFA, un effet cumulatif des nuisances déjà constatées.

En effet, des incohérences, voire des aberrations dans le traitement des situations envisagées ou retenues sur le plan sonore peuvent être constatés (les zones faiblement chargées sont plus sensibles aux émergences et sont prises en compte et traitées prioritairement aux zones à bruit plus important notamment en zones urbaines denses notamment).

Un important contentieux dans le domaine de la communication, a généré des préoccupations du public non spécifiques au projet mais plutôt liées à la circulation générale des trains notamment du transport de fret existant, accentuant ainsi l'inquiétude et le rejet du projet par le public.

La commission d'enquête estime que, s'agissant de ce projet, les risques inhérents au bruit et aux vibrations sont avérés et prend acte des réponses du pétitionnaire sur :

- les inquiétudes relatives aux nuisances liées aux trains de fret de grande longueur ;
- les demandes de protections acoustiques dans les zones sans transformation significative du bruit ;
- les demandes de murs antibruit dans les zones avec transformation significative du bruit ;
- le suivi de la réalisation des travaux ; (paragraphe 1, 2, 3, 6).

Ainsi la commission d'enquête considère que si le pétitionnaire a respecté la réglementation en ce qui concerne les nuisances sonores en tenant compte de l'ensemble du linéaire prévu pour les circulations supplémentaires d'AFA liées au projet, comme étant en zone de modification d'infrastructure (et non pas les seules zones de tunnels et évitements).

Toutefois, la réponse qu'il apporte, s'agissant notamment de la résorption du bruit dans les zones urbaines denses est incomplète et donc insatisfaisante

La commission d'enquête estime que le nombre élevé d'occurrences relatives à la problématique du bruit est particulièrement représentatif de la sensibilité du public et que la qualité apportée au traitement de cet item conditionnera fortement l'acceptabilité

sociale du projet et corrélativement l'avenir du transport de fret ferroviaire.

La commission d'enquête considère cependant que les enjeux attachés à cette acceptabilité sociale ne pourront être garantis que si le pétitionnaire prend en compte trois axes d'actions :

1- le respect strict des engagements pris à savoir :

- **désigner un interlocuteur unique identifié chargé de faciliter les relations entre les propriétaires, élus, associations et le pétitionnaire ;**
- **procéder éventuellement, dans des cas très spécifiques de risques majeurs de dommages aux immeubles ou autres ouvrages, et au cas par cas, à la pose de systèmes antivibratoires ;**
- **pour les habitations identifiées lors de l'enquête comme non prises en compte au plan des nuisances phoniques, les identifier lors d'études ultérieures conduites par un organisme indépendant du maître d'ouvrage, réaliser des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections et les traiter spécifiquement.**

2- la mise en œuvre d'une communication indispensable avec les riverains, afin de déterminer :

- **l'ordre de grandeur, le coût estimé du traitement, les délais de réalisation relatifs à l'apparition aux abords du parcours de nouveaux Points Noirs du Bruit dont l'augmentation serait inférieure à 2 décibels, donc non traités et qui seraient susceptibles de passer en Points Noirs du Bruit ;**
- **une localisation des bâtiments pour lesquels le projet est susceptible d'avoir des impacts en termes de vibration perçue, une évaluation de la gêne susceptible d'être occasionnée pour les occupants de ces bâtiments et une description des mesures qui seront mises en œuvre afin d'éviter, de réduire et de compenser ces impact ;**
- **la mise en œuvre du traitement des moyens de recours des propriétaires dans la durée, y compris pour les problèmes liés aux vibrations;**
- **l'efficacité des mesures prises, la préconisation d'autres solutions ou itinéraires alternatifs ;**
- **la pollution et la santé (poussières, champs magnétiques et électromagnétiques, dangers de la circulation, dégagements de CO₂, aux odeurs, aux particules et à celles remises en suspension) ;**
- **les nuisances en général.**

3- l'augmentation significative des moyens financiers dédiés à la mise en œuvre des protections acoustiques au-delà du strict respect de la réglementation (pour mémoire, les mesures compensatoires envisagées par le pétitionnaire représentent un coût de 5 660 k€ HT, y compris la résorption des bâtiments dépassant les seuils Points Noirs du Bruit estimée à 690 k€ HT) suivant 3 axes complémentaires :

- **le traitement des Points Noirs du Bruit supplémentaires liés à l'augmentation à terme des niveaux sonores du fait du projet ;**

- ***l'intégration dans le programme des études ultérieures de modélisations plus approfondies destiné à finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections et à les traiter spécifiquement, des tronçons présentant un niveau de bruit de forte densité notamment ceux situés en zone urbaine dense ;***
- ***la prise en compte des demandes spécifiques du public ;***

et en s'appuyant sur :

- ***une mise en œuvre de critères plus représentatifs (du type "adimensionnel") de la gêne ressentie par le public ;***
- ***le contenu des nombreuses observations déposées pendant l'enquête publique ;***
- ***une communication spécifique non technique sur les méthodologies retenues.***

2 – S'agissant du transport de matières dangereuses

Par analogie avec le transport fret actuel, de nombreuses observations ont fait état des risques encourus par la population, s'agissant notamment des transports de matières nucléaires et/ou de produits chimiques ou inflammables.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage signale que les matières dangereuses ne représentent qu'une très faible part des marchandises qui pourront être transportées par le service de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique : 1,2% en poids de marchandises transportées (correspondant à environ 4% de semi-remorques transportant des matières dangereuses).

Il indique également que les matières dangereuses seront contrôlées sur les convois, tout au long du parcours.

Par ailleurs il est mentionné que les matières radioactives/ nucléaires, explosibles et toxiques ne seront pas transportées sur les trains d'autoroute ferroviaire. Il est également précisé que la plupart des semi-remorques transportent à la fois des matières dangereuses et des produits non dangereux.

Il convient aussi de garder à l'esprit que la quantité de matière dangereuse transportée par wagon et par ferroutage (maximum 36 tonnes soit le poids d'une remorque routière) est bien moindre que la quantité de matière dangereuse transportée par les wagons de fret actuels (plus de 80 tonnes !)

Pour cette future autoroute ferroviaire, il n'est pas prévu de stationnement prolongé des wagons, les convois envisagés ne faisant que transiter sur les sillons de RFF, hormis les stationnements temporaires prévus sur les voies d'évitement.

Le maître d'ouvrage fait également part de sa volonté de se conformer aux obligations légales imposées par les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) à proximité des sites classés « SEVESO Seuil haut », étant entendu que les sites « SEVESO Seuil bas », (moindres quantités de matières dangereuses stockées) n'imposent pas la mise en place de tels PPRT.

Enfin, il est patent que le transport des matières dangereuses par rail présente globalement un risque moindre par rapport au transport par voie routière.

3 – S'agissant de la dépréciation des biens

La commission d'enquête a constaté au travers diverses consultations une baisse de la valeur des immeubles, pouvant atteindre 20 %, aux abords des infrastructures

ferroviaires. Ce pourcentage variant, bien entendu en fonction de différents critères (réelle distance par rapport à l'infrastructure, nature du bien, nature des convois) et surtout moyens de protection phonique existants dont murs antibruit et/ou traitement antivibratoires des voies.

La crainte de dépréciation immobilière exprimée par le public, résidant à proximité des voies, est donc fondée, mais très variable selon le contexte.

Il est cependant incontestable qu'un traitement adapté des nuisances sonores et vibratoires dont la résorption des ponts noirs bruit (PNB) existant à proximité des habitations ou logements par notamment la mise en place de murs antibruit performants est de nature à réduire considérablement cette dépréciation immobilière. Par ailleurs la présence de gares à proximité des dites habitations ou logements correctement insonorisés peut, au contraire, être considérée comme un élément très favorable contribuant à une revalorisation de l'immobilier existant.

La commission d'enquête recommande donc aux maîtres d'ouvrage de veiller particulièrement, dans la réalisation dudit projet, non seulement à ne pas accroître les nuisances, notamment sonores et/ou vibratoires existantes qui contribuent incontestablement à la dépréciation des biens immobiliers, mais à les corriger.

4 – S'agissant des itinéraires empruntés par la future autoroute ferroviaire.

Les réponses présentées par le pétitionnaire semblent de nature à lever certaines interrogations et apportent précisions et assurances sur les demandes formulées.

La commission d'enquête aurait toutefois apprécié que ces éléments soient apportés en amont, par le pétitionnaire, dans le dossier d'enquête publique.

▶ S'agissant du choix du tracé par Niort-Saintes :

Dans sa réponse concernant le choix de l'itinéraire par Niort-Saintes, RFF précise que :

- « Cette solution est temporaire »,
- « Dès la mise à disponibilité de l'itinéraire par Angoulême pour le service AFA, les convois n'emprunteront plus l'itinéraire par Niort-Saintes sauf cas exceptionnels et que les populations sur l'axe Bordeaux-Saintes-Niort, ne seront plus concernées ».

La commission note avec intérêt le côté « temporaire » de la solution choisie d'un tracé par Niort-Saintes et la volonté exprimée par le pétitionnaire de réaliser, au plus tôt, malgré d'évidentes contraintes (construction de la LGV-SEA, mise aux gabarit de plusieurs tunnels...) le transfert de l'AFA sur l'itinéraire initialement prévu via Angoulême.

La commission considère que l'itinéraire par Angoulême est le seul itinéraire susceptible d'être cohérent autant pour la pérennisation du projet que pour le développement du fret ferroviaire en général (temps de parcours amélioré, nouvelles offres de services, ligne totalement électrifiée, moindre impact pour les riverains...).

▶ S'agissant du contournement des centres urbains en région parisienne :

Sur cette problématique dont la commission a pu noter la sensibilité au travers des nombreuses observations formulées au cours de l'enquête publique, le dossier présenté à l'enquête publique est resté très succinct, pour ne pas dire indigent.

Certaines précisions ressortent des réponses du pétitionnaire aux demandes formulées par la commission d'enquête. Ainsi :

... « La solution d'un contournement à base de voies nouvelles de l'Ile de France semble particulièrement difficile à mettre en œuvre »...

... « Partant du principe que l'on ne crée pas de ligne nouvelle pour assurer le service d'Autoroute ferroviaire, il n'y a finalement pas d'alternative aux itinéraires envisagés qui passent forcément par l'est de Paris, par l'un ou l'autre des itinéraires existant (la ceinture historique par Saint Maur et la ceinture complémentaire par Neuilly sur Marne) »...

... « Enfin, au nord de Paris, deux itinéraires sont possibles, par Amiens et par Saint Quentin ».

La commission d'enquête observe que le public francilien a majoritairement rejeté la traversée de la région parisienne par l'AFA en suggérant un large contournement soit par l'ouest, soit par l'est, de l'Ile de France.

Or il apparaît que fort peu de voies ferrées – héritage de l'histoire du développement ferroviaire en Ile de France – permettent d'éviter la région parisienne pour relier le Grand Sud-ouest au Nord de la France.

La commission comprend donc les difficultés rencontrées par le pétitionnaire pour trouver d'autres solutions pour le passage des convois ferrés en région Parisienne (nœuds ferroviaires saturés, faible nombre d'itinéraires de contournement, passage des voies ferrées en centre-ville...).

La commission estime donc que les solutions sont contraintes et les alternatives de contournement quasi inexistantes.

Seuls les deux itinéraires mis à l'enquête (la ceinture historique, par Saint Maur et la ceinture complémentaire, par Neuilly sur Marne) traversant la région parisienne et sa zone dense urbaine, répondent donc actuellement aux nécessités de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique.

Or il est patent que le seuil de saturation sur ces deux itinéraires sera très rapidement atteint condamnant à terme tout développement ultérieur du fret national, voire une plus large ouverture au fret européen, entre Adour-Gascogne (et son prolongement vers l'Espagne) et le Nord de la France (et son prolongement vers l'Allemagne et le Benelux).

Et donc, bien que ce ne soit pas l'objet de l'enquête, la commission d'enquête s'est interrogée sur l'opportunité d'envisager, dans la prochaine décennie, la construction d'une ligne spécialement dédiée au fret allant du nord d'Orléans au sud de Compiègne en contournant largement l'Ile de France sur près de 150 km. Pour un coût d'environ 3 milliards d'euros (à raison de 20 millions d'euros du km selon les chiffres communiqués par les maîtres d'ouvrage) à comparer aux 9,4 milliards d'euros envisagés pour la construction de la ligne LGV du GPSO, cet investissement garantirait le développement et la pérennité du transport ferroviaire en France.

5 – S'agissant de la concertation et de la qualité des dossiers.

Sur la concertation :

La commission d'enquête a pu constater, lors de cette enquête, l'absence totale d'information de la population sur le projet en cours. Elle n'a découvert l'existence de ce projet que lors des publications des avis d'enquête dans la presse ou à la lecture des

affiches placardées en mairie ou installées sur le futur itinéraire.

Plus surprenant, la presque quasi-totalité des communes concernées n'avait jamais entendu parler du projet d'autoroute ferroviaire avant le déclenchement de l'enquête. Ces communes ont, pour 48 d'entre elles, été pré-alertées à l'occasion des contacts pris par les commissaires enquêteurs pour arrêter leurs dates de permanences, les autres n'en ayant eu connaissance qu'au reçu de l'arrêté d'organisation de l'enquête envoyé par la préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête.

Certes, comme le rappelle RFF, la concertation n'était obligatoire que pour les seules plateformes de transbordement, mais une absence totale d'information des communes impactées par l'autoroute ferroviaire lors de l'élaboration du dossier et notamment des élus locaux a semé le trouble quant aux objectifs poursuivis lors de l'enquête et a renforcé la défiance des populations concernées ainsi que de ces mêmes élus locaux.

RFF a répondu que : *« L'ensemble des formalités imposées par les textes en matière de publicité et d'information du public en amont de l'enquête publique (affichages, publications) ont été respectées » ce qui est parfaitement exact, mais arrive trop tardivement pour un projet de cette ampleur. RFF ajoute qu'il « a déployé des moyens importants pour assurer la communication auprès du public et des collectivités locales », sans apporter un commencement de preuve à cette assertion (réunions, courriers envoyés, dépliants diffusés, etc.).*

Au demeurant, si RFF a réellement déployé des moyens importants pour assurer la communication auprès du public et des collectivités locales, force est de constater que sur le terrain, tant les élus que la population n'avaient, avant de prendre connaissance du dossier aucune idée du projet mis à l'enquête alors que le simple envoi en amont de l'enquête publique d'une plaquette d'information à l'ensemble des municipalités concernées aurait largement favorisé le climat dans lequel elle s'est déroulée.

La commission d'enquête ne peut que regretter l'absence totale d'information préalable ayant donné l'impression d'un manque de transparence, voire d'une volonté de « passer en force ».

Elle est convaincue qu'une large concertation en amont de ce projet :

- ***aurait permis d'identifier plus précisément les problématiques et les interrogations, par l'instauration d'un dialogue notamment avec les municipalités concernées par le projet;***
- ***aurait permis d'envisager, voire d'apporter des débuts de solutions aux principaux enjeux ainsi mieux identifiés.***

Sur la qualité du dossier :

Le dossier, dans son ensemble, volumineux, touffu et confus était de piètre qualité, ou du moins peu adapté à sa mission première qui est celle d'informer complètement le public sur le projet en cours :

- ▶ **S'agissant de l'aspect volumineux du dossier,**

C'est une critique désormais récurrente à ce genre de projet. Certes, les maîtres d'ouvrage s'efforcent de répondre le plus complètement possible aux exigences de la réglementation en fournissant de façon exhaustive toutes les pièces exigées, mais ils perdent de vue le fait que le dossier est d'abord et avant tout destiné au public et qu'il doit être construit et présenté de façon pédagogique. Or son volume en lui-même totalement rébarbatif, n'incite pas le public à le consulter en profondeur...

▶ S'agissant de l'aspect touffu du dossier :

Trois mémoires complémentaires figuraient notamment dans le dossier. Ils auraient pu être facilement insérés à la suite des autres pièces du dossier, ce qui en aurait facilité la compréhension

▶ S'agissant de l'aspect confus du dossier :

Dans un souci d'exhaustivité les maîtres d'ouvrage avaient inséré dans le dossier une partie « programme » et une partie « projet ». Or la seule partie pertinente était celle qui traitait du projet mis à l'enquête et non celle du programme envisagé sur une plus longue échéance, d'où la confusion notamment avec la carte du programme présentant une plateforme possible à Brétigny ainsi que deux itinéraires entre Bordeaux et Poitiers et la carte du projet qui ne présentait plus qu'un seul itinéraire entre Bordeaux et Poitiers et qui ne mentionnait plus de plateforme intermédiaire en Ile de France !

Par ailleurs, si les parties traitant des plateformes de transbordement étaient relativement explicites, celles relatives aux voies empruntées, spécialement en zone urbaine dense ne permettaient pas de renseigner correctement le public.

Ainsi il a été impossible au commissaire enquêteur de déterminer exactement les voies empruntées par cette future autoroute ferroviaire en région parisienne malgré des demandes en ce sens en cours d'enquête, ce qui a pu faire dire au public présent aux permanences que le commissaire enquêteur était incapable de renseigner que celui-ci « *ne servait à rien* », terme peu flatteur, mais au demeurant non dénué de vérité pour cette enquête.

De même il était très difficile pour le public de se faire une idée précise des caractéristiques de ce futur convoi, mis à part sa longueur (750m puis 1050 m) par rapport aux convois de fret existants. En effet, quid du **poids** futur des wagons Lohr chargés par rapport aux wagons de fret les plus lourds circulant actuellement sur le réseau ? Il en est de même en ce qui concerne le niveau sonore des convois futurs par rapport aux convois actuels, sous forme d'une comparaison plus qualitative que quantitative (le fait qu'un wagon Lohr ait un impact sonore de - 6dB par rapport à un wagon de fret actuel, ne permettant pas au public de se rendre compte du gain escompté en matière de nuisances sonores !)

La commission d'enquête regrette donc, que, notamment sur ces divers points, le dossier ne lui ait pas permis de renseigner plus précisément le public présent aux permanences.

6 – S'agissant de la rentabilité et de l'économie de l'autoroute ferroviaire atlantique

Sur la rentabilité de la future autoroute ferroviaire :

Le dernier rapport Quinet de septembre 2013 sur l'évaluation socio-économique des investissements publics, conclut à un « *bilan socio-économique équilibré du projet* » et tempère le rapport plus sévère mais plus ancien de la Cour des Comptes.

Par ailleurs, la commission ne peut, à l'instar du MEDDE, faire abstraction du fait que : « *ce résultat est obtenu sans tenir compte du fait qu'une partie des investissements à réaliser sur le réseau ferré national, ont vocation à bénéficier également aux autres services de transport de fret, ce qui pénalise le calcul de rentabilité de la seule autoroute ferroviaire* ».

Sur ce point (Cf. thème 1) la commission d'enquête souhaiterait aller beaucoup plus loin, car il lui semble essentiel de corriger tous les points noirs, notamment sonores, apparus sur l'ensemble du parcours au fur et à mesure du développement du

fret.

La commission considère que l'important investissement supplémentaire à consentir en matière de protection phoniques est la seule solution permettant, sur le réseau actuel, une réduction significative des dommages collatéraux apparus et partant, un développement harmonieux du ferroutage, permettant une bien meilleure acceptabilité sociale. Cet investissements, visant à corriger les nuisances constatées notamment dans les zones denses, pénaliseraient certes à moyen et court terme le bilan socioéconomique et la rentabilité du projet mais reste, pour la commission, l'unique alternative permettant le développement harmonieux du fret actuel, notamment dans les formes envisagées du ferroutage.

Sur le choix des wagons MODALOHR :

Il apparaît, d'après le tableau comparatif proposé, que le wagon de la société MODALHOR :

- permet le plus grand emport de remorques, pour une longueur de train donnée ;
- présente la meilleure tare, tout en permettant ultérieurement de pouvoir transporter des remorques plus lourdes ;
- a déjà été expérimenté sur les autoroutes ferroviaires existantes et son impact sonore devrait être réduit par rapport à la génération précédente.

La commission d'enquête considère donc que ce wagon présentant les meilleures spécificités semble le mieux adapté au type de ferroutage recherché.

7 – S'agissant de la sécurité et du ralentissement en termes de sécurité routière

La commission d'enquête considère que les temps moyens annoncés d'attente aux passages à niveau (90 secondes) ne paraissent pas exagérément pénalisants.

Elle demande également de prendre en compte l'existence possible de « hubs » ferroviaires entraînant une concentration de passages se traduisant par une fermeture très fréquente, voire parfois continue du passage à niveau concerné à certains moments de la journée et de minimiser, autant que faire se peut ces « hubs » pour éviter que de tels phénomènes ne se produisent.

8 – S'agissant de la création de plateformes intermédiaires en région parisienne

Ce sujet abordé dans quelques observations ne concerne pas le présent projet soumis à enquête et **la commission d'enquête n'a pas à se prononcer sur leur existence ou leur positionnement.**

Dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, le MEDDE n'exclut pas cependant l'installation d'un terminal en Ile de France « dont le site, à déterminer, reste cependant d'actualité pour compléter le réseau d'autoroutes ferroviaires prévu par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ».

Pour l'heure, l'étude en cours est menée « de manière partenariale, notamment avec les collectivités et les acteurs privés concernés ».

La commission considère que, lorsque les études concernant le site pressenti en Ile de France seront suffisamment avancées, sans exclure a priori une implantation dans la région Centre (Cf. propositions de la CCI Loiret et du CG Loiret pour Artenay/Poupry, il sera nécessaire alors d'associer les communes

environnantes, ceci, compte tenu des impacts prévisibles, non négligeables, en matière de circulation routière notamment aux abords de ce futur site.”

9 – S’agissant du choix du mode de traction : électrique ou diesel ?

Après avoir pris acte des contraintes techniques évoquées par RFF obligeant à utiliser, dans un premier temps, l’itinéraire passant par Saintes Niort, partiellement non électrifié, et compte tenu des gains substantiels que procure la traction électrique en matière d’impact carbone **la commission d’enquête recommande, dans l’attente d’une libération de l’itinéraire passant par Angoulême lorsque la construction de la ligne LGV-SEA sera terminée, d’accélérer le développement du mode de traction bi mode électrique-diesel pour y recourir au plus vite.**

10 – S’agissant du système de transport choisi : Wagons MODALHOR par rapport au système de conteneurs

Dans la mesure où les navettes utilisant les wagons spécifiques MODALHOR, s’adressent à tous les transporteurs routiers, en n’exigeant aucun investissement particulier sur le plan logistique car :

- elles s’adressent à des transporteurs routiers ne souhaitant pas ou ne disposant pas de la capacité d’investir dans la chaîne logistique, comme l’exige le transport combiné ;
- elles traitent les semi-remorques standard ;
- elles proposent une manutention horizontale, permettant de faire rouler les semi-remorques jusque sur les wagons ;
- elles forment des trains complets, sans arrêts intermédiaires.

la commission d’enquête considère que ce système ne concurrence donc pas le transport combiné par conteneurs, mais qu’il s’agit d’un système complémentaire qui offre plus de souplesse et s’adresse à la plupart des transporteurs de taille modeste.

11 – S’agissant de l’impact environnemental notamment sur la faune et la flore

L’impact environnemental le plus important est celui lié aux nuisances sonores et vibratoires examiné au point 1, ci-dessus.

S’agissant plus précisément de l’impact sur la faune et la flore, la commission d’enquête considère que :

- **le rajout de 8 trains par jour à l’horizon 2021, devrait avoir un impact négligeable en phase d’exploitation ;**
- **compte tenu de l’ampleur relativement modeste des travaux d’adaptation nécessaires à cette autoroute ferroviaire, l’impact sur la faune et la flore devrait être limité pendant la phase des travaux.**

4.1.2. Conclusions sur la déclaration de projet de l’AFA pour Réseau Ferré de France

4.1.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France

Mis à part le fait que 25 communes concernées par le projet et situées en région parisienne aient été omises dans l’arrêté d’organisation de l’enquête, justifiant, conformément à la jurisprudence en vigueur, l’organisation d’une seconde enquête publique pour ces 25 communes, la commission d’enquête atteste que pour cette

enquête :

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- un contrôle de cet affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier,
- les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 20 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- les dossiers relatifs aux 3 déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de 48 communes (sur les 422 impactées par le projet) choisies comme lieux de permanences et dans les 20 préfectures traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique,
- les 7 membres de la commission d'enquête ont tenu les 100 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête pour recevoir le public dans les 48 communes précitées,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- qu'il est apparu cependant que dans la traversée des zones urbaines denses et spécialement sur Drancy, Fors, Châtelleraut, Sainte Eulalie, etc. la fréquentation du public a été importante ;
- que s'agissant plus spécialement de la réalisation des travaux sur le réseau ferré national 739 observations, courriers et courriels ont été déposés sur les registres mis en place, ou envoyés par courriers et/ou courriels à la commission d'enquête.

La commission d'enquête considère donc que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée

4.1.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette déclaration de projet, ***la commission d'enquête,***

Estime que ce projet :

- tient compte des principales critiques apportées en matière de transport de matières dangereuses en interdisant le transport des matières les plus sensibles, en limitant le tonnage de celles qui seront transportées tout en assurant le contrôle durant tout le transport ;
- contribuera, mais de manière limitée à la dépréciation des biens, due essentiellement au fret ferroviaire actuel ;
- n'a d'autre choix que l'itinéraire proposé, notamment en région parisienne,

compte tenu du réseau existant et de l'héritage historique ;

- permettra, par le choix du système MODALHOR, de satisfaire les besoins des transporteurs modestes en matière de ferroutage ;
- aura sur la faune et la flore un impact très limité pendant la phase de travaux sur le réseau ferré de France et négligeable en phase d'exploitation.

Regrette que ce projet :

- n'ait pas été précédé d'une large concertation associant notamment l'ensemble des maires et des acteurs économiques concernés ;
- ait été présenté à l'enquête publique sous forme d'un dossier très volumineux, touffu et confus n'ayant pas permis aux commissaires enquêteurs de renseigner plus précisément le public présent à leurs permanences ;
- ait abordé le problème des plateformes intermédiaires jetant la confusion dans l'esprit du public alors que ce n'était pas l'objet de l'enquête ;

Recommande :

- de prendre en compte l'existence possible de « hubs » ferroviaires sur le trajet de cette AFA, entraînant une concentration de passages se traduisant par une fermeture très fréquente voire parfois continue du passage à niveau concerné à certains moments de la journée et de minimiser, autant que faire se peut ces « hubs » pour éviter que de tels phénomènes ne se produisent ;
- dans l'attente d'une libération de l'itinéraire passant par Angoulême, lorsque la construction de la ligne LGV-SEA sera terminée, d'accélérer le développement du mode de traction bi mode électrique-diesel pour y recourir au plus vite.

Mais surtout la commission d'enquête considère qu'il est essentiel de corriger tous les points noirs, notamment sonores, apparus sur l'ensemble du parcours, et particulièrement en zone urbaine dense, au fur et à mesure du développement du fret.

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des travaux sur le réseau ferré national sous les **Trois RESERVES** suivantes:

(Si l'une des réserves n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage le rapport est réputé défavorable).

RESERVE 1 :

RFF devra s'engager à désigner un interlocuteur unique par région chargé de faciliter la communication et les relations entre les propriétaires, les élus et les associations ;

RESERVE 2 :

RFF devra s'engager à procéder à la pose de systèmes antivibratoires, au cas par cas, sur les portions de voies identifiées comme génératrices de dommages majeurs ;

RESERVE 3 :

S'agissant des nuisances sonores, RFF devra s'engager :

- à identifier lors d'études ultérieures conduites par un organisme indépendant du maître d'ouvrage tous les immeubles ou autres ouvrages susceptibles d'être impactés ;
- à réaliser selon les prescriptions de cet organisme des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections phoniques à effectuer ;
- à les traiter spécifiquement, selon un échéancier ne pouvant dépasser la mise en service des quatre ARQ en trains de 1050 m (Octobre 2021)

A Nogent sur Marne le 10 juillet 2014

La commission d'enquête

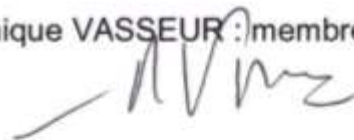
Jean Pierre CHAULET : président



André LE MORVAN : membre



Dominique VASSEUR : membre



Michel BADAIRE : membre



Pierre DOLLE : membre



Hervé REDONDO : membre



Jacques LISSALDE : membre



42

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION DE PROJET
PORTANT SUR L'INTERET
GENERAL DU TERMINAL DE
TRANSBORDEMENT DE DOURGES**

4.2.1. Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges.

4.2.1.1. Préambule.

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration de projet a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés sur la plateforme de Dourges présentent un caractère d'intérêt général.

Si la procédure est menée à son terme, cette enquête devrait aboutir à une déclaration de projet prise par le préfet du Pas de Calais.

4.2.1.2. Le projet soumis à enquête

L'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du sud et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

« Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.

L'autoroute ferroviaire Atlantique traverse la France du nord au sud-ouest :

- *un terminal de transbordement est localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;*
- *un terminal de transbordement est situé à Tarnos (département des Landes) ;*
- *entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national existant.*

Selon les maîtres d'ouvrage, les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos ».

4.2.1.3. Les objectifs du projet

Les objectifs annoncés du service d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivants :

- « • *accompagner la croissance des besoins de transport de marchandises ;*
- *offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 semi-remorques/an en 2015 et 1,1 millions semi-remorques /an en 2023 transitant par la route ;*
 - *rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;*
 - *optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;*
 - *améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;*
 - *réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ».*

4.2.1.4. Rôle de la plateforme de transbordement de Dourges

Deux plateformes de transbordement seront aménagées au démarrage du service d'autoroute ferroviaire, sur les sites de Tarnos (au nord de Bayonne) et de Dourges (Pas-de-Calais) près de Lille. Elles serviront au chargement et au déchargement des remorques des camions.

Ces plateformes seront composées :

- d'un espace de contrôle des véhicules routiers, en entrée et sortie du terminal ;

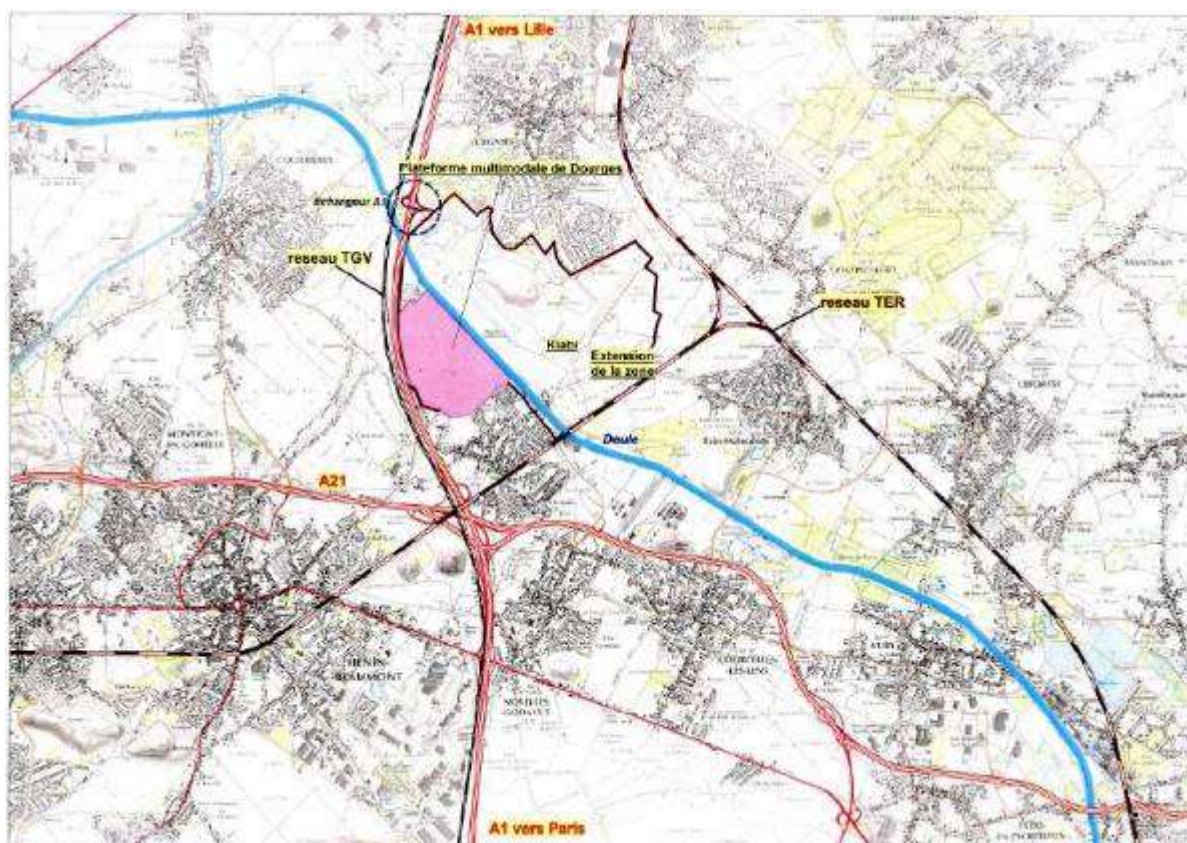
- d'une zone de contrôle gabarit (vérification du respect des contraintes gabarits des semi-remorques) ;
- d'une zone de transbordement ou de manutention ;
- d'aires dévolues à la circulation routière. Les voies de circulation routière à double sens contourneront la voie de transbordement et comportent deux ronds-points ;
- d'un atelier pour le petit entretien et les réparations courantes des semi-remorques et des tracteurs jockeys ;
- d'espaces de stationnement de plus de 12 heures sécurisés ;
- d'un espace dédié aux personnels et visiteurs, avec un accès séparé de celui des utilisateurs du service.

Le terminal de Dourges sera situé à une trentaine de kilomètres au sud de Lille dans le département du Pas-de-Calais, dans l'emprise de la plate-forme multimodale Delta 3 (ferroviaire, routier, fluvial), le long du terminal de transport combiné rail-route.

Le site de la plateforme multimodale Delta 3, géré par la société LDCT (Lille Dourges Conteneur Terminal), se trouve sur la commune de Dourges (62). Cette commune du bassin minier est située à proximité de l'agglomération lilloise, le long de l'autoroute A1

Le site est localisé :

- à proximité des autoroutes A1 Paris-Lille et A21 qui relie l'autoroute A26 d'Aix-Noulette à Pecquencourt, en contournant les villes de Lens et Liévin pour mener à Douai ;
- à proximité de la Ligne à grande vitesse Nord (Paris-Lille-nord de l'Europe) et du réseau TER du Pas-de-Calais reliant Lens, Lille et Douai.



Carte de localisation du site d'accueil de la plateforme d'autoroute ferroviaire de Dourges

NB : le site de Dourges représenté (blanc et rose) correspond au site général existant à ce jour et non à l'emprise seule de la future plate-forme d'autoroute ferroviaire.

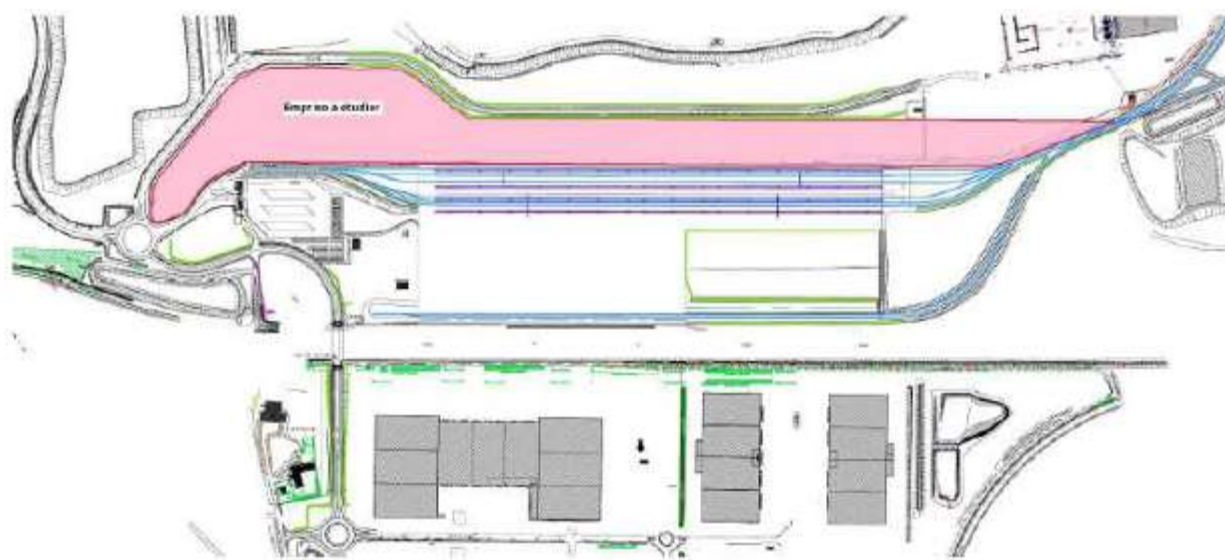
La plate-forme présente un caractère d'accessibilité particulièrement favorable :

- un échangeur dédié sur l'autoroute A1, proche de l'autoroute A26 ;
- deux entrées ferroviaires et la Deûle, canal à grand gabarit permettant l'accès aux grands ports de l'Europe.

La plate-forme Delta 3 est localisée sur :

- les terrains laissés vacants par la cessation d'activité de l'usine de boulets de charbon, Agglonord ;
- le flanc Est d'un terril ;
- des terrains agricoles.

Les terrains du terminal d'autoroute ferroviaire sont situés entre le terminal de transport combiné railroute et la route longeant le terril.



*Carte de localisation des terrains du terminal d'autoroute ferroviaire de Dourges
(Source : Delta 3, DREAL Nord – Pas-de-Calais, juin 2012)*

4.2.1.5. Les enjeux identifiés sur la plateforme de Dourges

Les enjeux, qui ont été mis en évidence dans le cadre de ce projet sont les suivants :

- **enjeux « nuls »** : géologie, climat, captages AEP, risque inondation, monuments historiques, archéologie.
- **enjeux faibles** : relief, argiles, risque sismique, tempêtes, Natura 2000.
- **enjeux « moyens »** : ICPE, projets, UNESCO (patrimoine industriel minier inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO).
- **enjeux « forts »** : cours d'eau, ZNIEFF de type I, zone humide, ENS (Espaces Naturels Sensibles), TVB (Trame Verte et Bleue), risque minier, site pollué, bâti et projet connu.
- **enjeux « très forts »** : masse d'eau souterraine et infrastructures de transport.

4.2.1.6. Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Dourges

Du 28 octobre 2013 au 9 novembre 2013 et en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme une concertation en mairie de Dourges et par internet a été organisée sur le projet de terminal de Dourges.

La participation du public a été faible puisqu'elle se limite à deux avis exprimés mentionnant spécifiquement le terminal de Dourges :

- sur le registre en mairie de Dourges : une contribution déposée ;
- par internet une contribution mentionnant explicitement le projet de terminal de Dourges

Aucune contribution n'a été reçue par courrier.

Les deux contributions déposées ont été émises par des citoyens. Aucune contribution n'a été émise par des élus, associations, syndicats...

La faible participation sur la commune de Dourges, malgré une large communication sur la concertation, peut s'analyser de la façon suivante :

- le projet de terminal est localisé dans les emprises existantes de la plateforme multimodale Delta 3, espace déjà identifié comme dédié au transport multimodal ;
- le projet de terminal, situé entre le terril et le canal de la Deûle est relativement isolé et éloigné des zones résidentielles et n'est donc pas perçu comme un risque de nuisance supplémentaire. Cette localisation au sein d'une zone d'activité existante, les poids lourds accédant par un échangeur dédié ne devrait pas créer de modification significative de la vie locale ;
- le projet créateur d'emplois au sein d'une zone déjà dédiée au report modal reflète enfin l'absence d'opposition ;
- l'accueil plutôt favorable d'une nouvelle activité économique dans une région touchée par les restructurations industrielles.

Le terminal de transbordement n'est donc pas perçu comme impactant la vie courante de la population. Les questions émises portent plus sur les accès et les circulations routières et ferroviaires que sur les activités propres au terminal.

Les contributions abordent notamment les points suivants :

- les enjeux et les bénéfices économiques pour la commune de Dourges ;
- la circulation des trains sur le réseau ferré national et les conséquences de l'augmentation du trafic dû au service d'Autoroute Ferroviaire Atlantique notamment sur le bruit ;
- la circulation des poids-lourds, notamment sur le réseau autoroutier, et les nuisances associées ;
- une demande de réalisation d'aménagements paysagers ;
- un questionnement sur les conséquences de l'implantation de cette plateforme sur la valeur des terrains et habitations aux abords du terminal.

La création d'une route pour poids lourds a été évoquée, sans précision sur sa localisation. L'accès au terminal de transbordement est prévu, depuis l'autoroute A1 à partir de l'échangeur dédié à la plateforme multimodale Delta 3 et il n'est pas prévu de réaliser dans le cadre du projet des aménagements particuliers sur le réseau routier existant.

4.2.1.7. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Dourges

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- que lors de la visite des lieux effectuée le 14 avril par le président de la commission d'enquête accompagné du commissaire enquêteur responsable du secteur 7, une affiche sur fond jaune, au format A2 était apposée sur 9 points tout autour du site et aux principaux carrefours ;

- qu'un contrôle de ce même affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 20 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête.
- que les dossiers relatifs aux trois déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de 48 communes (sur les 422 impactées par le projet) choisies comme lieux de permanences et dans les 20 préfectures traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique, dont notamment la commune de Dourges
- que les sept membres de la commission d'enquête ont tenu les 100 permanences prévues pour recevoir le public dans les 48 communes précitées, dont notamment 3 permanences en mairie de Dourges
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- que la fréquentation en mairie de Dourges a été très faible ;
- que s'agissant plus spécialement de la réalisation des travaux sur la plateforme de transbordement de Dourges, une seule observation a été déposée sur le registre de la mairie de Dourges et aucun courrier ou courriel n'a été adressé à ce sujet en préfecture du Pas-de-Calais à la commission d'enquête.

4.2.1.8. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges

L'enquête ne prévoyant pas d'expropriation, la commission d'enquête devra se prononcer sur **l'intérêt général de l'opération**.

En l'absence d'expropriation (qui amènerait la commission d'enquête à se prononcer sur l'utilité publique de l'opération) et donc d'atteinte au droit de propriété, le bilan que dressera la commission d'enquête l'amènera à confronter **l'intérêt général** avec les atteintes environnementales, l'atteinte aux intérêts privés, l'atteinte aux autres intérêts publics et le coût financier du projet.

Pour cette enquête concernant la plateforme de Dourges, il a été noté une très faible participation du public tant lors de la phase de concertation que lors de la phase d'enquête proprement dite.

La seule observation relevée sur le registre de Dourges rejoint les préoccupations exprimées lors exprimées lors de la phase de concertation.

C'est ainsi qu'un habitant de la région de Dourges (rue Emile Basly à Evin Malmaison – 62141-) est venu se renseigner sur les travaux en cours à proximité du projet de la future plateforme de Dourges. Il a reporté une observation sur le registre sous forme d'un message aux entreprises chargés des travaux concernant la circulation des véhicules pendant la phase travaux sur la départementale 161 qui traverse la commune en précisant qu'il y avait beaucoup de camions qui nuisent aux riverains de la rue de Basly (nuisances sonores, vibrations, excès de vitesse...).

Il apparaît donc, pour les raisons évoquées lors de la concertation que le projet de plateforme de Dourges ne soulève aucune forme de réprobation mais plutôt une acceptation tacite, compte tenu notamment des avantages escomptés en termes d'emploi.

De l'ensemble des critères justifiant l'intérêt général des travaux envisagés sur cette plateforme, la commission d'enquête considère que sur la plupart des enjeux identifiés, seule la ressource en eau constitue un enjeu important, compte tenu de la présence sur la zone d'une nappe vulnérable et du canal de la Deule, dont l'état physico-chimique est mauvais.

Il conviendra donc, notamment pendant la phase des travaux, que des mesures spécifiques soient mises en œuvre portant sur les bruits de chantier, le nettoyage des voiries et leur remise en état totale après travaux, le balisage du chantier, la limitation des vitesses de circulation, la récupération et le stockage des substances toxiques, la mise en place de bacs de rétention spéciaux, les précautions à prendre au droit des zones sensibles, évacuation et traitement des déchets ainsi que leur valorisation, l'interdiction des brûlis sur le chantier, le maintien permanent de la propreté, la récolte et le traitement des eaux de chantier, la mise à disposition de kits de dépollution, la limitation des dépôts, le respect des normes d'émissions atmosphériques, l'arrosage des pistes, le bâchage des stockages et des zones pouvant émettre des poussières.

4.2.2. Conclusions sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges

4.2.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges

Compte tenu des conditions de déroulement de cette enquête portant sur les travaux envisagés sur la plateforme de Dourges relatives au paragraphe 4.2.1.7 ci-dessus, **la commission d'enquête considère que la procédure a été respectée.**

4.2.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette déclaration de projet, **la commission d'enquête,**

Estime que ce projet :

- sera réalisé sur un terrain parfaitement identifié et contigu à la plateforme Delta 3 actuelle,
- bénéficiera d'un terrain d'accueil déjà viabilisé, car la route assurant sa future desserte existe déjà,
- sera isolé par rapport aux habitations existantes, ce qui garantira un fonctionnement harmonieux sans nuisances excessives, notamment sonores,
- tient compte des principales critiques apportées en matière de transport de matières dangereuses en interdisant le transport des matières les plus sensibles et en limitant le tonnage de celles qui seront transportées,
- ne devrait pas avoir d'influence sur la dépréciation des biens, compte tenu notamment de son éloignement des zones d'habitation,
- devrait avoir sur la faune et la flore un impact très limité pendant la phase de travaux et négligeable en phase d'exploitation.

Recommande cependant :

- que pendant la phase des travaux les mesures spécifiques visant à

préservé la nappe décrites au paragraphe 4.2.1.8 soient intégralement prises en compte.

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des travaux sur la plateforme multimodale de transbordement de Dourges.

A Nogent sur Marne le 10 juillet 2014

La commission d'enquête

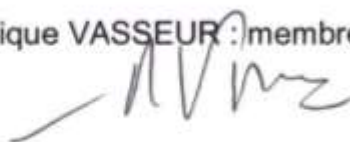
Jean Pierre CHAULET : président



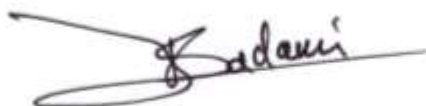
André LE MORVAN : membre



Dominique VASSEUR : membre



Michel BADAIRE : membre



Pierre DOLLE : membre



Hervé REDONDO : membre



Jacques LISSALDE : membre



43

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION DE PROJET
PORTANT SUR L'INTERET
GENERAL DU TERMINAL DE
TRANSBORDEMENT DE TARNOS**

4.3.1. Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de Tarnos

4.3.1.1. Préambule.

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration de projet a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés sur la plateforme de Tarnos présentent un caractère d'intérêt général.

Si la procédure est menée à son terme, cette enquête devrait aboutir à une déclaration de projet prise par le préfet des Landes.

4.3.1.2. Le projet soumis à enquête

L'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du sud et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

« Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.

L'autoroute ferroviaire Atlantique traverse la France du nord au sud-ouest :

- *un terminal de transbordement est localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;*
- *un terminal de transbordement est situé à Tarnos (département des Landes) ;*
- *entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national existant.*

Selon les maîtres d'ouvrage, les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos ».

4.3.1.3. Les objectifs du projet

Les objectifs annoncés du service d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivants :

- *accompagner la croissance des besoins de transport de marchandises ;*
- *offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 semi-remorques/an en 2015 et 1,1 millions semi-remorques /an en 2023 transitant par la route ;*
- *rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;*
- *optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;*
- *améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;*
- *réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ».*

4.3.1.4. Rôle de la plateforme de transbordement de Tarnos

Deux plateformes de transbordement seront aménagées au démarrage du service

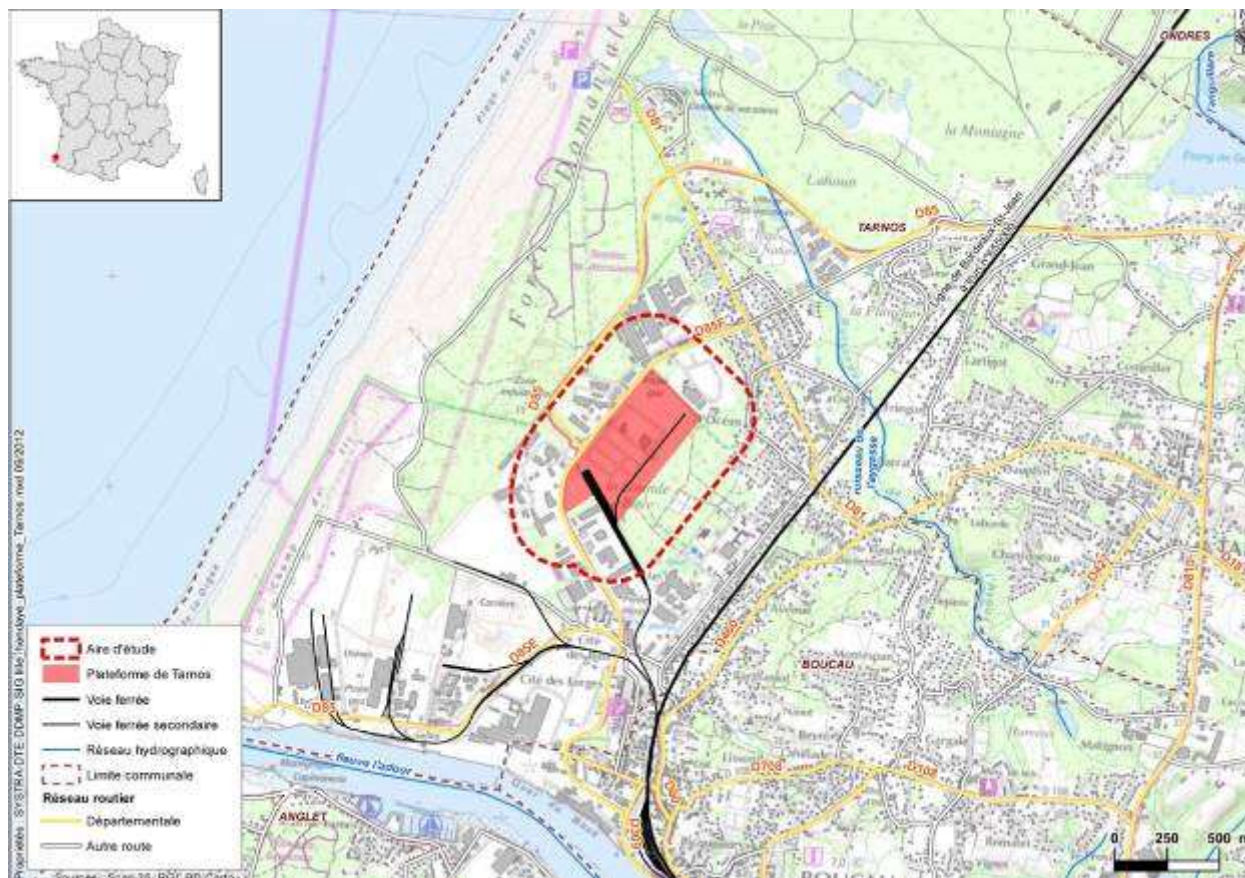
d'autoroute ferroviaire, sur les sites de Tarnos (au nord de Bayonne) et de Dourges (Pas-de-Calais) près de Lille. Elles serviront au chargement et au déchargement des remorques des camions.

Ces plateformes seront composées :

- d'un espace de contrôle des véhicules routiers, en entrée et sortie du terminal.
- d'une zone de contrôle gabarit (vérification du respect des contraintes gabarits des semi-remorques).
- d'une zone de transbordement ou de manutention.
- d'aires dévolues à la circulation routière. Les voies de circulation routière à double sens contourneront la voie de transbordement et comportent deux ronds-points.
- d'un atelier pour le petit entretien et les réparations courantes des semi-remorques et des tracteurs jockeys.
- d'espaces de stationnement de plus de 12 heures sécurisés.
- d'un espace dédié aux personnels et visiteurs, avec un accès séparé de celui des utilisateurs du service.

Le terminal de Tarnos sera implanté sur la commune de Tarnos dans le département des Landes, à l'extrémité d'un embranchement ferroviaire arrivant de Bayonne, en rive Nord du fleuve Adour, à proximité de la zone industrialo-portuaire de Bayonne-Tarnos.

Le site se situe au 36, avenue du 1er mai.



Localisation de la plateforme de Tarnos

Il occupera une dizaine des 25 hectares du site, actuellement dédié à une activité de transport et de logistique de véhicules neufs (stockage, préparation et distribution de voitures par voie routière et ferroviaire).

Le site est situé à six kilomètres de l'autoroute A63 et de l'échangeur d'Ondres. L'accès routier est direct via la route départementale n°85 (RD85) qui a en effet été aménagée pour contourner la ville de Tarnos et desservir la zone d'activité. Elle a été mise au gabarit d'accueil des poids lourds à partir de l'échangeur d'Ondres pour la desserte de la zone industrialo-portuaire, il y a une dizaine d'années.

Le site est desservi par un rond-point calibré pour les poids lourds.

En termes d'accès ferroviaire, le site est accessible par un embranchement ferroviaire situé coté voie 2 de la ligne Bordeaux-Hendaye, à environ quatre kilomètres au nord de la gare de Bayonne et raccordé au faisceau de Boucau.

Outre les aménagements vus au chapitre 4.1 précédent, le terminal de Tarnos accueillera un atelier de réparation et de maintenance des wagons et des locomotives. Il sera constitué de deux voies ferrées d'accès, de l'atelier lui-même (2 500 m²), de deux voies ferrées sur fosse d'une capacité de deux wagons chacune, d'un local bureau, d'un local réfectoire/sanitaires, d'une aire de stockage des pièces et d'un accès routier.



Plan du projet de terminal ferroviaire de Tarnos.

4.3.1.5. Les enjeux identifiés sur la plateforme de Tarnos

Les enjeux, qui ont été mis en évidence dans le cadre de ce projet sont les suivants :

- **enjeux « nuls »** : géologie, climat, captages AEP, risque inondation, effondrement, site classé/inscrit, archéologie.

- **enjeux faibles** : relief, argiles, cours d'eau, ZNIEFF, zone humide, monument historique, AMVAP/ZPPAUP, loisirs.
- **enjeux « moyens »** : risque sismique, tempêtes NATURA 2000, TVB, SEVESO, projets.
- **enjeux « forts »** : nappe souterraine, bâti, infrastructures, projet connu.
- **enjeux « très forts »** : aucun.

4.3.1.6. Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Tarnos

Du 28 octobre 2013 au 9 novembre 2013 et en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme une concertation a été organisée sur le projet de terminal de Tarnos.

4.3.1.6.1. Modalités de la concertation effectuée à Tarnos

La concertation sur Tarnos a été effectuée comme suit :

- publication de l'avis d'ouverture de la concertation sur le site internet de la préfecture des Landes (mise en ligne le 15 octobre 2013) ;
- publication d'une information sur la concertation dans deux journaux locaux : Sud-Ouest (éditions du Pays basque et des Landes) et Les petites affiches landaises, le 19 octobre 2013 ;
- ouverture de la concertation pendant 13 jours (du 28 octobre au 09 novembre 2013 inclus) ;
- ouverture d'une page internet dédiée à la concertation sur le site du concessionnaire pressenti, VIIA, page sur laquelle la plaquette de concertation pouvait être téléchargée ;
- ouverture d'adresses (courriel et postale) permettant une participation de toute personne intéressée ;
- mise à disposition d'un registre accessible aux populations de la commune d'implantation du terminal projeté : à Tarnos, dans la galerie marchande du Centre commercial Océan (entre le 04 et le 09 novembre 2013 inclus) ;
- en complément, diffusion en boîte à lettres de la plaquette de concertation sur la commune de Tarnos, commune d'implantation du projet de terminal.

4.3.1.6.2. Les observations et avis émis sur le projet de plateforme de Tarnos

Les avis et contributions émis par le public sur le projet de terminal à Tarnos ont ainsi été nombreux : **158 avis** ont été recueillis dans le cadre de la concertation.

Le public représente la majeure partie des contributions recueillies. Environ 66% des contributions sont celles de riverains du projet ou d'habitants de Tarnos, Ondres et Boucau.

Environ 22% des contributions sont celles de personnes habitant d'autres communes (par exemple Pau, Bayonne, Labenne, Saint-Martin-de-Seignanx), ou d'autres départements (par exemple Pyrénées Atlantiques, Vendée).

Des avis et observations ont également été émis par des personnes publiques ou représentants de la population. Ces contributeurs sont :

- Monsieur le Maire de Tarnos ;
- la section locale de Tarnos Confédération Syndicale des Familles ;
- la section Hendaye Bayonne du syndicat Sud-Rail.

Lorsque l'on prend en compte les contributions abordant explicitement le principe d'autoroute ferroviaire (indépendamment de l'avis exprimé sur le terminal de Tarnos), la répartition est favorable au principe d'autoroute ferroviaire (65% d'avis pour le principe, 29% d'avis contre et 6% ne se prononçant pas)

On constate donc une majorité de contributions favorables au service d'autoroute ferroviaire avec toutefois une opposition certaine de la population locale à l'implantation sur le site de Tarnos.

Les sujets abordés dans les observations et avis émis sont divers. Ils peuvent être regroupés dans les catégories suivantes :

- amélioration des conditions du trafic (auto) routier et de la sécurité grâce au report modal apporté par le projet (31)
- amélioration de l'environnement (bruit, pollution atmosphérique, ...) grâce au report modal apporté par le projet (15)
- crainte relative à l'accès au site sur l'avenue du 1er Mai et conflits d'usage de la voirie avec d'autres entreprises (ex : Turboméca) ou riverains (6)
- dégradation des conditions de circulation et de la sécurité due au trafic routier ou ferroviaire induit par le projet (87)
- dégradation de l'environnement local autour du terminal et de ses accès (Bruit, Pollution atmosphérique) (57)
- craintes quant à localisation du projet de terminal sur la commune de Tarnos (37)
- questionnement sur l'opportunité de situer le projet de Terminal Sud de l'autoroute ferroviaire Atlantique sur la commune de Mouguerre / Centre Européen de Fret (27)
- doutes sur le financement et la rentabilité des autoroutes ferroviaires (13)
- enjeux socio-économiques locaux (8)
- autorisations / Procédures (1)
- tracé de l'autoroute ferroviaire et travaux sur le réseau ferré national (1)
- fonctionnement et exploitation du terminal (1)

4.3.1.7. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Tarnos

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- que lors de la visite des lieux effectuée les 7 et 8 avril 2014 par le président de la commission d'enquête accompagné du commissaire enquêteur responsable du secteur 1, une affiche sur fond jaune, au format A2 était apposée sur 10 points tout autour du site et aux principaux carrefours ;
- qu'un contrôle de ce même affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant

l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier ;

- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 20 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête dont notamment le journal Sud-ouest édition des Landes et de Bayonne Pays Basque ;
- que les dossiers relatifs aux trois déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de 48 communes (sur les 422 impactées par le projet) choisies comme lieux de permanences, dont notamment la mairie de Tarnos, et dans les 20 préfectures traversées par cette Autoroute Ferroviaire Atlantique ;
- que les sept membres de la commission d'enquête ont tenu les 100 permanences prévues pour recevoir le public dans les 48 communes précitées, dont notamment 3 permanences en mairie de Tarnos ;
- qu'une réunion publique a été organisée le 2 août 2014 à Tarnos, spécialement consacrée au projet de plateforme sur le terminal de Tarnos ;
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont donc été intégralement respectés ;
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique ;
- que la fréquentation en mairie de Tarnos a été très forte ;
- que s'agissant plus spécialement de la réalisation des travaux sur la plateforme de transbordement de Tarnos, 67 observations, 1 courrier et 79 courriels ont été recueillis soit un total de 147 contributions ;
- que l'immense majorité de ces contributions conteste le choix du site de Tarnos et souhaite son abandon.

4.3.1.8. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos

L'enquête ne prévoyant pas d'expropriation, la commission d'enquête devra se prononcer sur **l'intérêt général de l'opération**.

Le critère de l'intérêt général d'une opération sur lequel la commission d'enquête doit se prononcer est essentiellement déterminé par les autorités administratives, ce qui signifie qu'il est à la fois variable dans le temps et subjectif et il convient de s'assurer de la présence de ce critère pour savoir si une activité donnée est conduite dans l'intérêt général. C'est donc un critère tenant au but de l'activité plus qu'à son objet.

Pour cette enquête concernant la plateforme de Tarnos, il a été noté une très forte participation du public tant lors de la phase de concertation que lors de la phase d'enquête proprement dite.

Il convient également de préciser que la municipalité s'était mobilisée depuis près

de 4 ans contre ce projet et que le maire de la commune – que le président de la commission d'enquête avait rencontré le mardi 8 avril 2014 accompagné du commissaire enquêteur responsable du secteur 1 – n'avait pas caché son hostilité au projet (Cf. 2^{ème} partie, paragraphe 2.6.2. du présent rapport).

La réunion publique qui s'est tenue le 2 juin 2014, à Tarnos, a également mis en évidence l'opposition, pour diverses raisons, de la population à ce projet (Cf. 2^{ème} partie, paragraphe 2.10.4 de ce rapport et pièce jointe 17)

Pour cette enquête et s'agissant de la ligne RFF, la commission d'enquête avait identifié six thèmes principaux qui correspondaient à l'essentiel des préoccupations exprimées par le public dans les observations déposées sur les registres d'enquête, les courriers envoyés au président de la commission d'enquête et les courriels enregistrés sur le registre électronique mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête.

Ces thèmes ont été développés et commentés dans la 3^{ème} partie de ce rapport auquel il convient de se rapporter.

De l'ensemble des critères justifiant l'intérêt général des travaux à effectuer sur le site de Tarnos, il apparaît que :

1 – S'agissant du choix du site de Tarnos :

Le choix du site de TARNOS, antérieur à l'ouverture de l'enquête publique, a été fait sur la base de critères définis dans le règlement de l'appel à projet, établi par l'Etat (Ministère de l'Ecologie).

Dans le mémoire du 04 juillet 2014 en réponse au procès-verbal de synthèse des observations établi par la commission d'enquête le 19 juin 2014, le concessionnaire pressenti et le Ministère de l'écologie ont émis une réponse commune qui précise notamment en conclusion:

« Le choix d'implantation du terminal de transbordement sud sur la commune de Tarnos résulte d'une proposition du candidat retenu pour le contrat de concession formulée dans une offre variante que l'État a acceptée en raison notamment des caractéristiques techniques plus favorables de ce site. Les développements correspondants figurent dans la pièce 4, volume 2 chapitre IV du dossier d'enquête publique.

L'acceptation de cette proposition variante, à l'issue de la procédure de consultation, s'est traduite par la signature du contrat de concession prévoyant que le service serait assuré à partir d'un terminal sud situé à Tarnos ».

La commission d'enquête observe que :

- Le choix d'implantation du site de transbordement de TARNOS a été fait par l'Etat (Ministère de l'écologie), sur proposition du concessionnaire pressenti, lors de la signature du contrat de délégation de service public le 20 mars 2014.
- Malgré l'opposition de la population locale, les arguments techniques exposés par le pétitionnaire apparaissent convaincants en ce sens notamment que le site de Tarnos apparaît seul susceptible d'accueillir le

terminal de transbordement dans des conditions acceptables au regard de la longueur future des convois (1050 mètres).

- La concertation du public réalisée du 28 octobre 2013 au 09 novembre 2013 dans la galerie marchande de l'hyper-marché « L'OCÉAN » à TARNOS, du fait du refus de la mairie de TARNOS de mettre à disposition du concessionnaire pressenti des locaux communaux, et précédée par la diffusion de 3000 plaquettes d'information, a été fortement contestée lors de l'enquête publique.
- La brièveté de la période de recueil des observations, son antériorité par rapport à la signature du contrat de délégation de service public, ainsi que l'absence quasi-totale de contacts entre le concessionnaire pressenti et la municipalité de TARNOS, totalement opposée à l'implantation du terminal de transbordement sur son territoire, affaiblissent le processus de concertation antérieur à l'enquête publique.
- Il ressort de l'examen des pièces du dossier et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage associé au Ministère de l'écologie, que le choix s'est opéré en fonction de critères technico-économiques, et que les critères environnementaux et sociaux d'acceptabilité du projet n'ont semble-t-il pas eu le même poids dans la décision finale. Or l'enquête publique a révélé l'importance des facteurs environnementaux et sociaux.
- En outre, les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage ainsi que le ministère de l'écologie en ce qui concerne le devenir du terminal de Tarnos se limitent à la durée de concession.
- Et qu'au-delà, pour reprendre l'expression des maîtres d'ouvrage, les décisions concernant « l'organisation de la poursuite du service ferroviaire dépendront évidemment du contexte d'alors ».
- Cependant, aucun scénario d'avenir permettant à la population de se positionner au-delà de la durée de cette concession, au demeurant relativement courte au regard des enjeux notamment environnementaux, n'est envisagé dans le dossier.

La commission d'enquête estime en définitive, que la décision, prise par l'Etat (Ministère de l'Ecologie) pour l'essentiel sur des fondements techniques incontestables, est justifiée au plan pratique et au plan économique.

La commission d'enquête attache cependant un prix particulier à l'amélioration des conditions d'accès et de réalisation de la plateforme de transbordement, et à la nécessité de prendre impérativement en compte toute amélioration susceptible de rendre le projet plus respectueux de l'environnement traversé, et plus socialement acceptable.

2 – S'agissant des nuisances générées par l'augmentation du trafic routier sur les accès au terminal de transbordement de Tarnos

Au-delà de l'opposition de principe d'une partie de la population, un des principaux arguments avancés résidait dans la saturation prévisible des voies d'accès au terminal de Tarnos et dans les nuisances, notamment sonores, qu'engendrerait cette nette

augmentation du trafic routier.

- Sur la capacité de la RD 85 (Voie de Contournement) et ses conditions de circulation.

Dans son mémoire en réponse du 04 juillet 2014 au procès-verbal de synthèse des observations établi par la commission d'enquête le 19 juin 2014, le maître d'ouvrage précise notamment:

« Au vu de la typologie de la voirie, la capacité théorique de la RD85 à l'heure de pointe pour le sens le plus chargé est de l'ordre de 1200 à 1500 véhicules/ heure. Ramené en trafic journalier 2 sens, la capacité théorique de la RD 85 est de 15 000 à 18 000 véhicules/jour, soit nettement supérieure tant aux trafics actuels que prévisionnels ».

La commission estime donc qu'au vu des données techniques fournies, les craintes formulées par le public lors de l'enquête publique sur la capacité de la RD 85 (voie de contournement), la fluidité du trafic, et l'accès au futur centre commercial « Las Allées Shopping » (risques de bouchons), ne sont pas fondées.

- Sur le dimensionnement de la gare de péage d'ONDRES.

« Contribution du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

La question du dimensionnement de la gare de péage d'ONDRES est à regarder dans le cadre général de l'évolution du trafic susceptible d'emprunter l'autoroute A63 à partir de cet accès, dont ceux liés au service d'autoroute ferroviaire ainsi qu'aux autres activités économiques de cette zone ne constituent qu'une partie. En effet, un éventuel aménagement de cette gare de péage, rendu nécessaire par l'évolution du trafic, quelle qu'en soit la cause, constitue une obligation qui s'impose au concessionnaire de la voirie autoroutière dans le cadre du contrat qui le lie avec l'Etat ».

La commission recommande la mise en œuvre du contrat de concession. A cet effet, une demande de mise à niveau de la gare de péage d'ONDRES auprès du concessionnaire (ASF) devra être effectuée par l'Etat concédant, dans les meilleurs délais.

- Sur le bruit généré par le trafic supporté par la RD 85 et la qualité de l'air.

Le maître d'ouvrage précise :

« Des mesures sonores ont été réalisées autour du futur terminal ainsi que le long de la RD85. Ces mesures, qui permettent de connaître l'ambiance sonore actuelle, ont surtout pour objectif de vérifier que le modèle acoustique, créé pour évaluer les impacts du projet et les calculs qui seront faits sont représentatifs de ce qui est constaté sur le site (écart inférieur à 2 dB(A) entre le niveau de bruit mesuré sur site et la valeur calculée par le modèle).

De ce fait, il n'est pas nécessaire de faire des mesures de l'état initial dans toute la zone susceptible d'être affectée. Le long de la RD85, la mesure acoustique d'état initial a été réalisée au nord de Tarnos, entre le giratoire de la Plaine et l'ouvrage sous la RD81 (au droit du village de vacances) ».

Ces différents éléments conduisent à conclure au respect de la réglementation actuelle concernant le bruit et qu'il n'y a pas lieu de prévoir de protections acoustiques

complémentaires dans cette zone ».

La commission d'enquête indique que les études acoustiques ont été réalisées selon des valeurs « moyennes » et non instantanées. Les résultats sont donc exposés en termes de LAeq (valeurs moyennes) et non en Lpc (niveau de pression acoustique de crête).

Bien que ce cadre d'étude soit conforme à la réglementation, il est très vivement remis en cause par la population locale tant en ce qui concerne la circulation des trains que celle des poids-lourds sur les axes routiers d'accès au site. En effet, à l'issue de la montée en charge et selon l'étude conduite par VIIA Atlantique, le tiers des trains ainsi que seize pour cent des poids-lourds (soit en moyenne 77) circuleront en période nocturne.

Or la nuisance sonore, notamment durant la nuit, n'est pas due à un bruit ambiant « modéré », mais à des pics sonores susceptibles de perturber le sommeil des personnes vivant à proximité de ce site.

C'est en ce sens qu'il apparaît indispensable que soit réalisée la mise en œuvre d'un mur antibruit en bordure de la RD 85 entre l'ouvrage de franchissement de la RD 810 et la route de l'Avenir.



Plan figuratif du mur antibruit en bordure de la RD 85 entre la RD 810 et la rue de l'avenir

- Sur la qualité de l'air

Au cours de l'enquête publique, le public a formulé des craintes quant à la qualité de l'air.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé par Arrêté préfectoral du 06 février 2013 a été pris en compte dans le mémoire complémentaire.

La commission d'enquête estime qu'en application du Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé par arrêté préfectoral du 06 février 2013, il est indispensable que les autorités chargées de la mise en œuvre de ce plan aient la connaissance de la qualité de l'air, en temps réel, aux abords de la RD 85, afin de procéder, si nécessaire, à une réglementation de la circulation.

La commission propose la mise en œuvre d'une station automatique de mesure de la qualité de l'air, en bordure de la RD 85, sur un site choisi par les autorités chargées de la mise en œuvre du plan, et l'organisme chargé des mesures.

- Sur la liaison entre les quartiers de TARNOS, de part et d'autre de la RD 85.

Au cours de l'enquête publique, le public a formulé ses craintes sur les difficultés de traversée de la RD 85, du fait de l'importance du trafic supporté et des difficultés de relier les quartiers situés de part et d'autre de la RD 85.

VIA Atlantique s'engage à continuer à travailler en concertation avec le Conseil général sur le sujet du trafic et de la sécurité, notamment sur la RD85 et les accès au terminal.

La commission d'enquête estime que la liaison entre les quartiers de TARNOS situés de part et d'autre de la RD 85 (notamment les quartiers GRAND-JEAN et GARROS) doit être améliorée. Des aménagements au niveau des giratoires de GRAND-JEAN et LA PLAINE étudiés avec le Conseil général des Landes, le concessionnaire, et la mairie de TARNOS devront être réalisés en fonction des besoins.



TARNOS Plan figuratif des liaisons inter-quartiers aux giratoires de GRAND-JEAN et LA PLAINE

- Sur la capacité de la RD 85F (Avenue du 1^{er} MAI) et ses conditions de circulation.

Après échange avec les acteurs concernés, notamment le Conseil général des Landes et la société TURBOMECA, il a été proposé :

- De conserver l'entrée existante propre à SETRADA ;
- De créer une entrée propre au terminal d'autoroute ferroviaire, à partir d'un nouveau giratoire sur l'avenue du 1^{er} mai ;
- De créer, sur le nouveau giratoire une sortie commune pour SETRADA et le terminal d'autoroute ferroviaire



Accès au terminal initialement présenté en concertation et non retenu pour le projet présenté à l'enquête publique



Évolution du projet suite à la concertation avec le public, accès par giratoire sur la RD85 présenté à l'enquête publique

La commission d'enquête prend acte des accords de principe formulés par Monsieur le Président du Conseil général des Landes en date du 01 avril 2014, et par Monsieur le Directeur de l'établissement TURBOMECA de TARNOS en date du 13 mars 2014. (Ces documents ne figuraient pas dans le dossier d'enquête publique)

Ces accords permettent d'envisager un débouché sécurisé sur la RD 85F pour la plateforme de transbordement et l'établissement TURBOMECA, adapté au projet CAP 2020 de la société.

La commission d'enquête constate que la distance entre le giratoire de l'industrie et le futur giratoire d'entrée à la plateforme de transbordement ainsi qu'à l'établissement TURBOMECA de TARNOS est de 250 mètres. Elle pense utile qu'une étude soit conduite pour l'aménagement de cette section de RD 85 F afin qu'elle puisse supporter le trafic de l'heure de pointe (sortie de l'usine).

3 – S'agissant des nuisances liées au fonctionnement de la future plateforme de Tarnos

- Sur la compatibilité du système d'assainissement des deux plateformes (VIA et SETRADA) avec les dispositions de la loi sur l'eau.

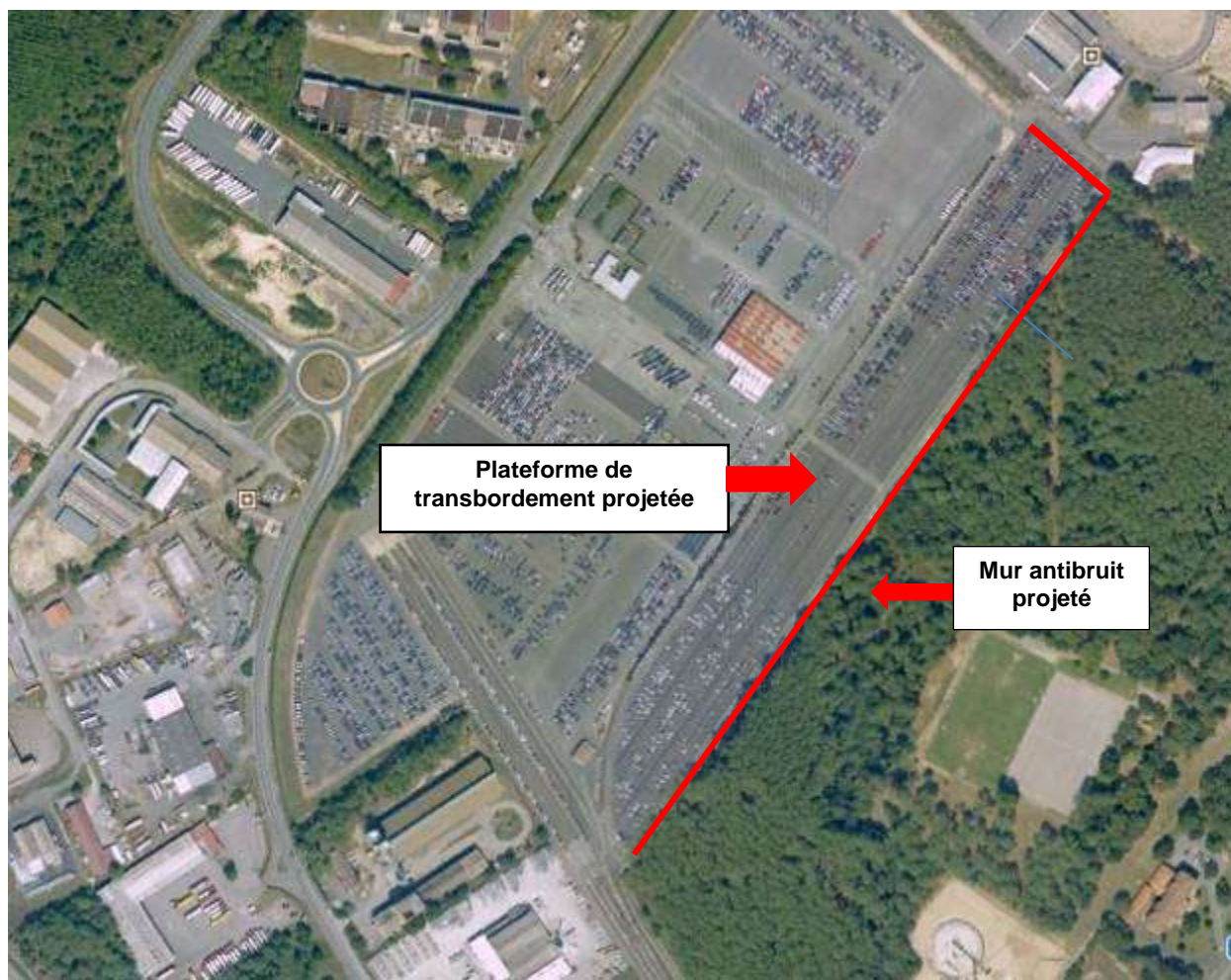
La commission d'enquête estime que l'implantation d'un terminal de transbordement sur le site de la société SETRADA, va modifier sensiblement les systèmes d'assainissement des deux plateformes exploitées par la SETRADA et VIA Atlantique.

En conséquence, un dossier décrivant les conditions de traitement des eaux pluviales et usées des deux plateformes, y compris le système de protection contre les incendies, doit être établi et transmis pour instruction au service chargé de la police de l'eau du département des Landes.

- Sur le bruit généré par la construction et l'exploitation du terminal de transbordement.

La commission d'enquête estime que le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat doit être maintenu.

En l'absence d'études plus précises, la commission demande la mise en œuvre d'un mur antibruit en limite de propriété, afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE » et le pôle « Bertin » (suivant le plan figuratif ci-après).



Plan figuratif du mur antibruit projeté en limite de la plateforme de transbordement

- Sur la fermeture des passages à Niveau.

Sur les communes de Tarnos et du Boucau, les passages à niveau seront fermés à chaque passage de train quittant le terminal ou arrivant au terminal.

La commission estime que l'utilisateur de la route doit être informé du temps de fermeture des barrières. En conséquence elle préconise l'équipement des passages à niveau avec un système optique, conforme à la réglementation, asservi à la fermeture des barrières, de type « Compte à rebours » (comme il en existe sur les feux de chantiers routiers).

Ce système devra équiper les quatre passages à niveau concernés sur le territoire des communes de TARNOS et BOUCAU.

- Sur la mise à jour des Plans Communaux de Sauvegarde de TARNOS et BOUCAU.

La commission estime que les services de secours doivent pouvoir intervenir en permanence, en cas d'accident, sur la totalité des quartiers de TARNOS et BOUCAU. En conséquence elle préconise la mise à jour des PCS des communes de TARNOS et BOUCAU.

- Sur le suivi du fonctionnement de la plateforme de transbordement.

La commission d'enquête estime que le public et la municipalité de TARNOS doivent être informés des conditions de fonctionnement de la plateforme de transbordement.

La commission d'enquête recommande la création d'une CLIS (Commission locale d'information et de surveillance), conformément aux dispositions de l'article L.125-2-1 du Code de l'environnement. La plateforme de transbordement doit en effet intégrer une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE).

La commission prend enfin acte de la disponibilité de VIIA Atlantique dans sa volonté de poursuite du dialogue avec toutes les parties concernées par ce projet ainsi que de transparence dans la publication des résultats des études relatives aux effets du terminal sur son environnement.

4 – S'agissant des conflits d'intérêts et/ou d'usages liés à la plateforme de Tarnos

- Sur la « création nette d'emplois »

La commission d'enquête prend acte de la réitération du terme de « créations nettes d'emplois » et du fait que les 10 postes prévus pour la traction (SNCF Bayonne) soient cités de manière indépendante. Elle note toutefois que le terme « créations nette d'emplois » ne constitue pas un engagement formel.

- Sur la « compatibilité de l'implantation du site de transbordement avec la présence à proximité de l'entreprise TURBOMÉCA »

La commission note que la création d'un giratoire sur l'avenue du 1^{er} mai (RD 85F) a recueilli l'assentiment de principe du président du conseil général des Landes mais également celui du directeur du site TURBOMÉCA de Tarnos (Cf. correspondance du 13 mars 2014). Ce responsable d'entreprise n'apparaît donc pas considérer que ce giratoire, et plus largement l'implantation du terminal ferroviaire sont de nature à générer de « nouvelles contraintes fortes sur le projet CAP 2020, risquant à terme de le mettre en cause », comme l'affirme le conseil

municipal de Tarnos dans sa délibération du 3 juin 2014.

- Sur la « compatibilité de l'implantation du site de transbordement à proximité du quartier de la « Grande BAYE »

Dans son « Mémoire complémentaire à l'étude d'impact du maître d'ouvrage VIIA, suite à « l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale 2012-60 du 19 décembre 2012 » le maître d'ouvrage précise :

« Le mémoire complémentaire a été élaboré sans disposer des études d'avant-projet finalisées. Les dispositions techniques des projets de terminaux n'étaient pas toutes connues au moment de la rédaction, mais l'étaient à un niveau de détail insuffisant pour analyser avec certitude les effets sur l'environnement et confirmer les mesures permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets » (Page 429 de la pièce 4 de l'étude d'impact).

Dans son « Mémoire en réponse » du 04 juillet 2014 au PV de synthèse des observations de la commission d'enquête du 19 juin 2014, le maître d'ouvrage n'apporte pas d'éléments complémentaires.

Le PLU de la commune de TARNOS classe en zone UHP1 (Zone Urbaine d'habitat Périphérique dense) 3,3 ha de terrain sur les dix nécessaires à l'implantation de la plateforme de transbordement. Pour être compatible avec le PLU, le projet nécessite le classement de ces 3,3 hectares en zone Uei (Secteur Urbain économique et industriel).

Cette zone UHP1 (Zone Urbaine d'habitat Périphérique dense) est considérée par la municipalité de TARNOS comme une zone tampon entre la zone industrielle et la zone d'habitat.

La commission d'enquête estime donc que le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat doit être maintenu.

En conséquence, en l'absence d'études plus précises, elle demande la mise en œuvre d'un mur antibruit d'environ 900 mètres de long en limite de propriété, afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE » (Cf. paragraphe 3 ci-dessus).

- Sur la fermeture des passages à Niveau et la mise à jour des PCS de TARNOS et BOUCAU.

La commission prend acte de la disponibilité de VIIA Atlantique (Cf. 3^{ème} partie de ce rapport - thème 3 « Nuisances liées au fonctionnement de la plateforme de Tarnos » dans sa volonté de :

- **poursuite du dialogue avec toutes les parties concernées par ce projet ;**
- **transparence dans la publication des résultats des études relatives aux effets du terminal sur son environnement.**

5 – S'agissant du concept d'autoroute ferroviaire.

Le concept d'autoroute ferroviaire figure à l'article 11 de la Loi n° 2009-967 DU 03 Août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

La commission note que le concept d'Autoroute ferroviaire ne s'oppose pas à celui du transport combiné que la loi propose d'encourager de la même manière.

Dans son mémoire en réponse du 04 juillet 2014, le maître d'ouvrage et le Ministère de

l'Ecologie précisent notamment :

« Plus de 362 M€ ont été versés depuis 2003 par l'État sous la forme d'aides aux investissements et d'aides à la compensation partielle du surcoût des transbordements pour soutenir les services de transport combiné. Ces montants viennent s'ajouter au financement de l'aménagement et de la maintenance des réseaux, qui bénéficie aux opérateurs de transport combiné, notamment pour le transport combiné rail-route ».

L'Etat s'est ainsi engagé par la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement à soutenir le développement des autoroutes ferroviaires - tout en poursuivant son engagement en faveur du transport combiné -, dans le but de diversifier et d'augmenter globalement la part de marchandises transportées par des modes alternatifs à la route.

S'agissant d'un enjeu national inscrit dans la Loi n° 2009-967 du 03 Août 2009, la commission d'enquête prend acte que cette disposition législative s'impose à toutes les parties prenantes du dossier.

La commission d'enquête constate de plus, le caractère complémentaire et équilibré des aides versées par l'Etat aux différents acteurs du transport par rail et fait observer que l'utilisation de fonds publics qui a suscité nombre d'observations lors de l'enquête publique, constitue une pratique généralisée à tout le transport de marchandises par le rail.

4.3.2. Conclusions sur la déclaration de projet des travaux prévus sur la plateforme de Tarnos.

4.3.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos

Compte tenu des conditions de déroulement de cette enquête portant sur les travaux envisagés sur la plateforme de Tarnos relatées au paragraphe 4.3.1.7 ci-dessus, **la commission d'enquête considère que la procédure a été respectée**

4.3.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette déclaration de projet, **la commission d'enquête,**

Estime que :

- le choix par l'Etat (Ministère de l'Ecologie) du site de Tarnos au lieu du site de Mouguerre examiné par ailleurs, repose sur des fondements techniques incontestables et se trouve donc justifié tant sur le plan pratique qu'économique ;
- les craintes formulées par le public lors de l'enquête publique : sur la capacité de la RD 85 (voie de contournement), la fluidité du trafic, et l'accès au futur centre commercial « Las Allées Shopping » (risques de bouchons notamment), ne sont pas fondées ;
- le caractère complémentaire et équilibré des aides versées par l'Etat aux différents acteurs du transport par rail, constitue une pratique généralisée à tout le transport de marchandises par le rail ;
- s'agissant de la création d'un giratoire sur l'avenue du 1^{er} mai (RD 85F),

l'assentiment de principe du président du Conseil Général des Landes mais également celui du directeur du site TURBOMÉCA de Tarnos sont de nature à apaiser les craintes sur le projet CAP 2020 exprimées par le Conseil Municipal de Tarnos dans sa délibération du 3 juin 2014,

Regrette que :

- pour ce projet les 10 « créations nettes d'emplois » prévues pour la traction (SNCF Bayonne) ne constituent pas pour VIIA un engagement formel,

Recommande :

- la mise en œuvre d'une station automatique de mesure de la qualité de l'air, en bordure de la RD 85, sur un site choisi par les autorités chargées de la mise en œuvre du plan, et l'organisme chargé des mesures,
- qu'une étude soit conduite pour l'aménagement, sur environ 250 mètres, de la section de RD 85 F entre le giratoire de l'Industrie et le futur giratoire d'entrée à la plateforme de transbordement et à l'établissement TURBOMECA de TARNOS, afin qu'elle puisse supporter le trafic de l'heure de pointe (sortie de l'usine),
- que l'utilisateur de la route puisse être informé du temps de fermeture des barrières des quatre passages à niveau concernés sur le territoire des communes de TARNOS et BOUCAU. Elle préconise donc que ces passages à niveau soient équipés d'un système optique, conforme à la réglementation et asservi à la fermeture des barrières, de type « Compte à rebours » (comme il en existe sur les feux de chantiers routiers),

Attache une importance toute particulière :

- à la demande par l'Etat, dans les meilleurs délais, auprès du concessionnaire (ASF) de la mise à niveau de la gare de péage d'ONDRES,
- à la réalisation par le Conseil Général des Landes d'un mur antibruit en bordure de la RD 85 entre l'ouvrage de franchissement de la RD 810 et la route de l'Avenir,

et surtout considère qu'il est essentiel de prendre impérativement en compte toute amélioration susceptible de rendre le projet plus respectueux de l'environnement traversé, et plus socialement acceptable.

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des travaux sur la plateforme de Tarnos sous les **deux RESERVES** suivantes:

(Si l'une des réserves n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage le rapport est réputé défavorable).

RESERVE 1 :

La commission d'enquête estimant que l'implantation d'un terminal de transbordement sur le site de la société SETRADA, va modifier sensiblement les systèmes d'assainissement des deux plateformes exploitées par la SETRADA et VIIA Atlantique demande qu'un dossier décrivant les conditions de traitement des eaux pluviales et usées des deux plateformes, y compris le système de

protection contre les incendies, soit établi et transmis pour instruction au service chargé de la police de l'eau du département des Landes.


RESERVE 2 :

La commission d'enquête estimant indispensable le maintien du principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat demande la mise en œuvre d'un mur antibruit en limite de propriété de la plateforme exploitée par VIIA Atlantique, afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE » et le pôle « Bertin » (suivant le plan indicatif décrit précédemment).

A Nogent sur Marne le 10 juillet 2014

La commission d'enquête

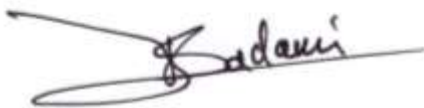
Jean Pierre CHAULET : président



André LE MORVAN : membre



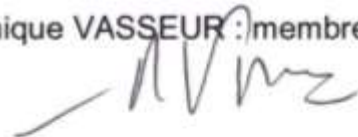
Michel BADAIRE : membre



Hervé REDONDO : membre



Dominique VASSEUR : membre



Pierre DOLLE : membre



Jacques LISSALDE : membre



44

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLAN LOCAL D'URBANISME DE
LA COMMUNE DE TARNOS**

4.4.1. Caractéristiques des mises en compatibilité des documents d'urbanisme

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme.

Selon l'article L.123-14 du Code de l'urbanisme, lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme), ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles L.123-14-2 du Code de l'urbanisme.

Par ailleurs, l'article L.126-1 du code de l'environnement dispose :

« Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée. (...) ».

L'Autoroute ferroviaire faisant l'objet d'une concession de l'Etat (concedant) à Lorry Rail (concessionnaire), le préfet des Landes prendra une déclaration de projet relative aux travaux d'aménagement du terminal de Tarnos réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de ViiA.

L'article R.123-23-4 du Code de l'urbanisme précise :

« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

a) soit lorsque cette opération est réalisée par l'Etat ou un établissement public de l'Etat et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L.126-1 du code de l'environnement ;

b) soit lorsque l'Etat ou un établissement public de l'Etat a décidé, en application de l'article L.300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.



4.4.2. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos

4.4.2.1. Avis de la commission d'enquête

4.4.2.1.1. Situation actuelle

La ville de TARNOS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 février 2005.

Ce PLU a depuis l'objet de plusieurs mises à jour et mises en compatibilité :

- Mise à jour du 19/02/2007 : prise en compte du périmètre de la ZPPAUP des Forges.
- Mise à jour du 19/12/2007 : arrêté inter préfectoral lié à l'élargissement de l'A63.
- Mise en compatibilité du 20 août 2010 (arrêté DUP n°2010-1418) : Travaux de réalisation du projet de contournement du port de Tarnos et emportant modification du PLU de Tarnos.
- Mise à jour du 26/10/2010 : projet de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne.
- Mise à jour du 30 juin 2011 : prise en compte du PPRI.
- Mise à jour en cours : PPRT approuvé le 05/04/2013.

4.4.2.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation du PLU

S'agissant du rapport de présentation, il est noté dans le chapitre « Explication des choix retenus pour établir le PADD et délimiter les zones » (p98) que certains secteurs peuvent faire l'objet d'une extension limitée de l'urbanisation comme « le secteur (en zone Uhp1) situé entre la zone industrielle et les constructions édifiées en bordure de la voie ferrée (lieu-dit La Baye), soit entre 1.5 km et 2 km du rivage, qui reste potentiellement disponible. Toutefois, ces terrains communaux abritent actuellement des équipements sportifs et de loisirs. En outre, l'extension de la station d'épuration, prévue à cet endroit limitera d'autant la constructibilité. Pour l'instant, aucun projet n'est envisagé par la commune ».

Le projet du terminal de transbordement de Tarnos ne touche pas les terrains communaux et n'a donc pas d'incidence sur une éventuelle extension limitée de ce secteur. Le rapport de présentation du PLU de Tarnos est donc compatible avec le projet.

4.4.2.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD du PLU de Tarnos s'articule autour de trois axes déclinés sous forme de thématiques. Seules les thématiques en relation avec le projet d'aménagement du terminal de l'Autoroute ferroviaire sont évoquées ci-après :

- améliorer le fonctionnement urbain en constituant un maillage cohérent de quartiers ;
- désenclaver les quartiers à dominante pavillonnaire ;
- tisser des liens interquartiers.

La zone Uhp incluse dans la zone d'activités n'est pas citée comme une zone de développement de l'habitat. Les programmes de logements et d'équipements sont prévus dans le centre-ville.

- Pérenniser le cadre de vie communal : en protégeant et valorisant les milieux environnementaux sensibles et les paysages remarquables.

Le secteur compris entre le futur terminal et le lotissement de l'Océan qui est un espace boisé n'est pas cité dans le PADD. Il ne constitue pas un espace naturel de qualité recensé sur la cartographie, mis toutefois un espace tampon entre les zones urbaines (habitat et activités). Rappelons que cet espace ne sera pas touché par le projet du terminal de transbordement.

- Encadrer le développement économique : en intégrant la zone industrialo-portuaire dans la ville.
- Requalifier la zone industrielle.
- Résoudre le conflit d'usage port/tourisme et vie locale.

L'implantation du terminal de transbordement sera conforme avec la chartre environnementale de la zone industrialo-portuaire. La déviation de la RD85 entre le giratoire de la Plaine et celui de la zone industrielle permettra un accès aisé des poids-lourds depuis l'autoroute A63 ou la RN10.

Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet ne remet pas en cause les orientations du PADD

4.4.2.1.4. Impacts du projet vis-à-vis des orientations d'aménagement

Le terminal de transbordement ne remet pas en cause le projet de déviation de la RD85 qui permettra de dissocier les usages portuaires de l'activité touristique en créant une voie à usage local à partir du rond-point de l'industrie vers la route du Champ de Tir.

Le projet du terminal de transbordement n'a pas d'emprise au niveau du projet d'aménagement de Tarnos. Au vu des considérations précédentes, le projet est compatible avec l'orientation d'aménagement.

4.4.2.1.5 Impacts du projet vis-à-vis des règles d'urbanisme par zone

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Tarnos. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet

Le règlement du zonage Uhp1 n'est pas affecté par la mise en compatibilité. Il est donc inutile de modifier le règlement de cette zone puisque la mise en compatibilité modifie le zonage.

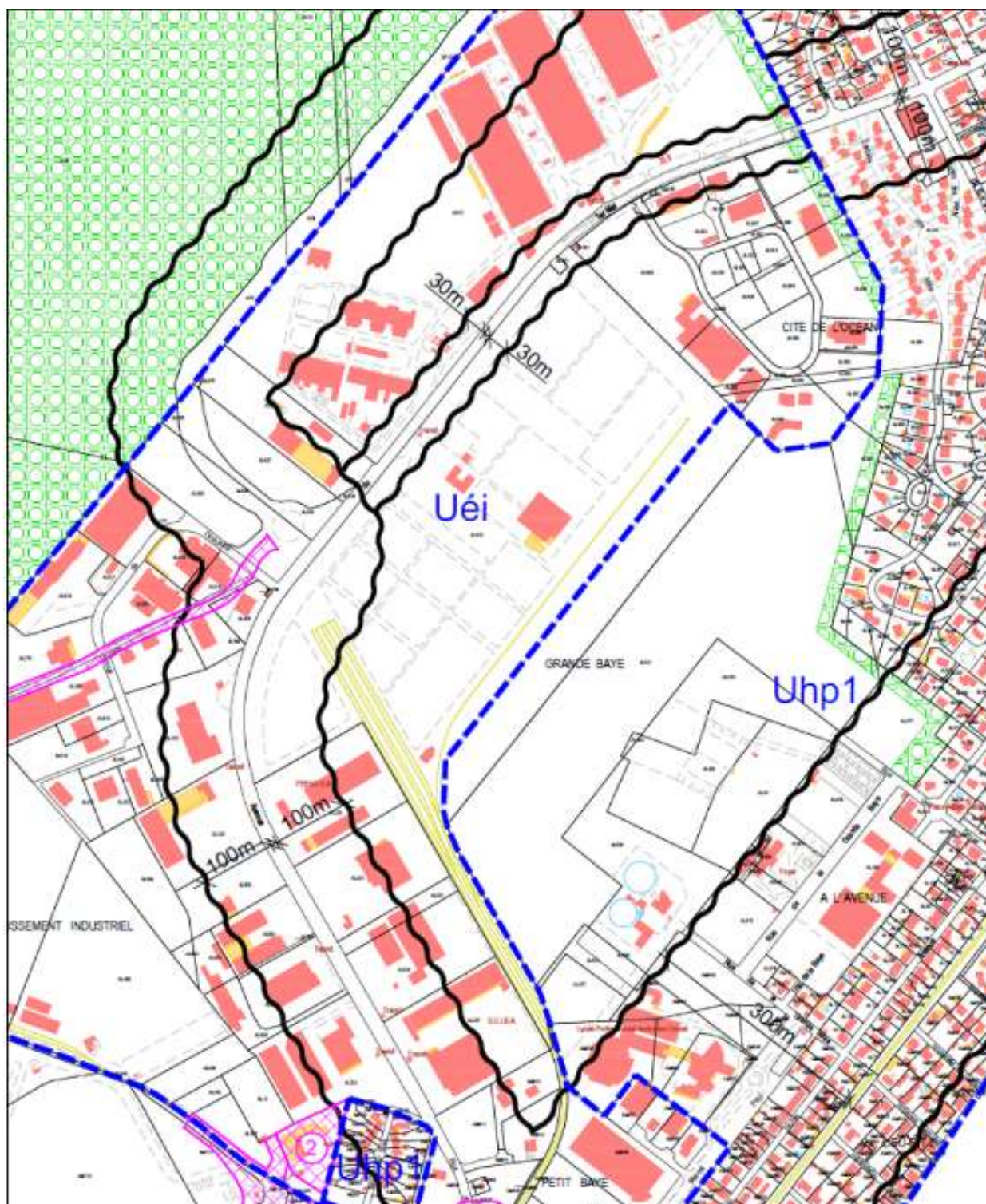
Le règlement de la zone Uéi est compatible avec le projet de création de terminal de l'Autoroute ferroviaire atlantique

4.4.2.1.6 Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

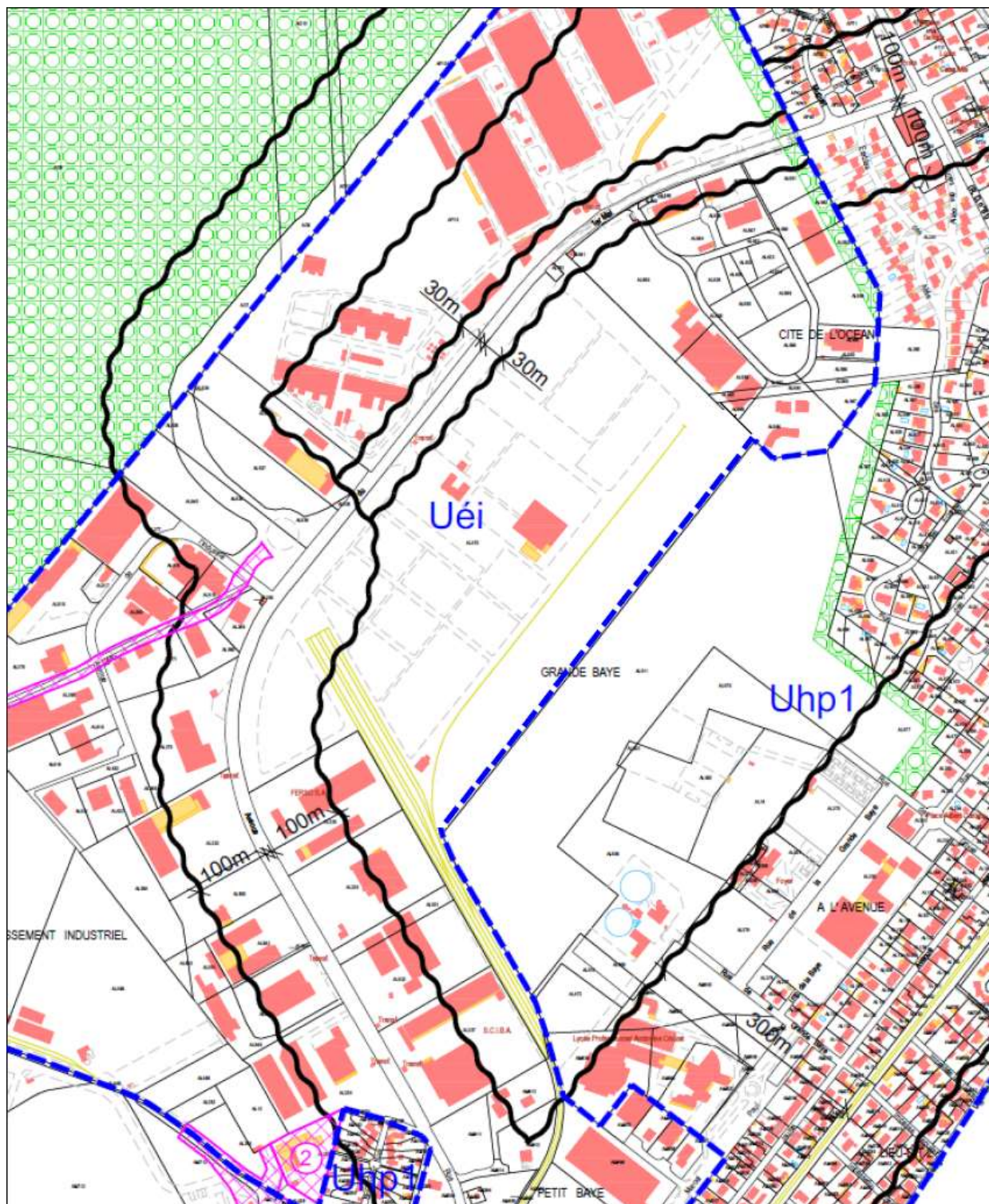
Aucun emplacement réservé n'est inclus sur le terminal de transbordement ni sur l'embranchement ferroviaire et aucun Espace Boisé Classé n'est inclus dans les emprises du projet.

4.4.2.1.7 Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de terminal de l'Autoroute ferroviaire atlantique **AVANT** la mise en compatibilité du PLU est le suivant :



L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de terminal de l'Autoroute ferroviaire atlantique **APRES** la mise en compatibilité du PLU est le suivant :



Seule la limite de la zone Uéi est repositionnée en cohérence avec l'activité et l'occupation du sol actuelles et la limite foncière de la plateforme SETRADA

4.4.2.1.8 Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Tarnos se limite donc strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du terminal de l'autoroute ferroviaire atlantique, avec uniquement une modification localisée du plan de zonage, la limite de la zone Uéi étant repositionnée en cohérence avec l'activité et l'occupation du sol actuelles et la limite foncière de la plateforme SETRADA.

La réduction de la zone Uhp1 qui en résulte n'a aucune incidence sur l'environnement : il s'agit d'une partie de la plateforme SETRADA occupée actuellement par un parking de véhicules neufs, des voies de circulation et une voie ferrée, qui recouvre ainsi sa vocation de zone d'activité.

La mise en compatibilité autorisera l'aménagement du terminal de l'autoroute ferroviaire qui n'impactera aucune habitation existante.

Le reclassement d'une faible part de la zone Uhp1 en Uéi réduira potentiellement la surface de cette zone à vocation d'habitat. Cependant, l'impact sur la surface vouée à l'urbanisation résidentielle sera neutre, puisque la partie de la zone Uhp1 comprise entre la zone industrielle et la zone résidentielle existante à l'est, n'est pas vouée à être aménagée ; c'est en effet une simple zone tampon, en partie boisée, réservée aux espaces de loisirs (terrain de sport, promenade, parcours santé ...) et à la station d'épuration.

Le tableau ci-après récapitule les modifications de surface du zonage concerné par la mise en compatibilité en hectares et en pourcentage

	Zones	ha	% par rapport à la surface communale totale
Surfaces actuelles	Zone Uéi	117	4,45%
	Zone Uhp1	Non disponible	/
Surfaces futures	Zone Uéi	120.3	4,58%
	Zone Uhp1	-3,3 ha	/

Du fait de l'absence de modification du règlement des zones, la mise en compatibilité ne permettra pas la réalisation d'autres projets qui ne seraient pas autorisés en l'état du PLU de Tarnos avant mise en compatibilité.

Elle n'affectera pas la conservation des sites Natura 2000 les plus proches, les conditions d'occupation du sol et les effets sur le milieu naturel étant non significatifs et en tout état de cause, similaires à ceux existant aujourd'hui avec la plateforme de véhicules SETRADA.

Elle n'aura aucune incidence négative sur le maintien du caractère boisé de la Grande Baye limitrophe de la nouvelle limite de la zone Uéi.

Les effets du projet du terminal de l'autoroute ferroviaire en lui-même font l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude d'impact globale de l'autoroute ferroviaire, et du mémoire complémentaire à l'étude d'impact, spécifique aux terminaux de transbordement de Tarnos et de Dourges. Les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet y sont présentés.

Les mesures d'évitement, de réduction, ou de compensation des effets négatifs prévues au titre du projet du terminal de l'autoroute ferroviaire devraient renforcer l'absence d'incidence négative de la mise en compatibilité du PLU de Tarnos.

4.4.2.2 Conclusions motivées de la commission d'enquête

4.4.2.2.1 Sur la forme et la procédure de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de Tarnos

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- que lors de la visite du site de Tarnos effectuée les 07 et 08 avril 2014 par le président de la commission d'enquête accompagné du commissaire enquêteur responsable du secteur 1, une affiche sur fond jaune, au format A2 était apposée sur 10 points tout autour du site et aux principaux carrefours ;
- qu'un contrôle de ce même affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier ;
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 20 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête dont notamment le journal Sud-ouest édition des Landes et de Bayonne Pays Basque ;
- que les dossiers relatifs aux trois déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de 48 communes (sur les 422 impactées par le projet) choisies comme lieux de permanences dont notamment la mairie de Tarnos, et dans les 20 préfectures traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique
- que les sept membres de la commission d'enquête ont tenu les 100 permanences prévues pour recevoir le public dans les 48 communes précitées, dont notamment 3 permanences en mairie de Tarnos,
- qu'une réunion publique a été organisée le 2 juin 2014 à Tarnos, spécialement consacrée au projet de plateforme sur le terminal de Tarnos,
- que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont donc été intégralement respectés,
- que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- que la fréquentation en mairie de Tarnos a été très forte ;
- que s'agissant plus spécialement de la réalisation des travaux sur la plateforme de transbordement de Tarnos, 67 observations, 1 courrier et 79 courriels ont été recueillis soit un total de 147 contributions,
- que l'immense majorité de ces contributions conteste le choix du site de Tarnos et souhaite son abandon,
- que le nombre d'observations, courriers ou courriels relatifs spécifiquement à la mise en compatibilité du P.L.U. de Tarnos est relativement faible. Leurs auteurs, qu'il s'agisse de particuliers ou de leurs représentants élus, font toutefois état de l'incompatibilité du P.L.U. communal actuel, ainsi que du S.C.O.T. de BAYONNE- Sud-Landes approuvé le 6 février 2014, et opposable depuis le 15 avril 2014, avec le projet,
- que les frais de mise en compatibilité du PLU de Tarnos incombent à la commune de Tarnos,

4.4.2.2.2 Sur le fond de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de
Tarnos

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tarnos selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe 4.4.2.1.8 ci-dessus, sous la **RESERVE** suivante :

(Si la réserve n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage le rapport est réputé défavorable).

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Tarnos soient pris en charge par VIIA et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 10 juillet 2014

La commission d'enquête

Jean Pierre CHAULET : président



André LE MORVAN : membre



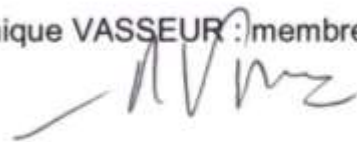
Michel BADAIRE : membre



Hervé REDONDO : membre



Dominique VASSEUR : membre



Pierre DOLLE : membre



Jacques LISSALDE : membre

