



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Impact environnemental de la plateforme de l'autoroute ferroviaire atlantique de Tarnos

Rapport de mission

Rapport n° 010156-01
établi par

Michel BELLIER (Coordonnateur), Denis CLEMENT et Frédéric DUPIN

Avril 2015



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil.

Rapport CGEDD n° 010156-01

Date du rapport : Avril 2015

Titre : Impact environnemental de la plateforme de l'autoroute ferroviaire atlantique de Tarnos

Commanditaire(s) : Secrétaire d'État aux transports

Date de la commande : 20 janvier 2015

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Michel BELLIER (Coordonnateur), Denis CLEMENT et Frédéric DUPIN

Coordonnateur : Michel Bellier

Superviseur : Jean-Paul Ourliac

Relecteur(trice) :

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 21

Sommaire

Résumé [3](#)

Liste des recommandations [6](#)

1. <i>Recommandations</i> 6

Introduction [7](#)

1. Présentation du projet de plateforme de transbordement de Tarnos [8](#)

1.1. Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique..... [8](#)

1.2. La plateforme de Tarnos..... [8](#)

2. L'enquête d'utilité publique..... [10](#)

2.1. Le déroulement de l'enquête..... [10](#)

2.2. Les conclusions de l'enquête d'utilité publique sur la plateforme de Tarnos..... [11](#)

2.3. La réponse de VIIA Atlantique et des autres parties prenantes aux conclusions de la commission d'enquête..... [12](#)

3. Les aspects environnementaux..... [13](#)

3.1. Le bruit généré par l'activité sur la plateforme..... [13](#)

3.1.1. *Conséquences attendues du projet*..... [13](#)

3.1.2. *Avis de la mission*..... [13](#)

3.2. Le bruit de circulation accru par les camions sur la route d'accès au site (RD 85) ... [14](#)

3.2.1. *État des lieux et impact du projet*..... [14](#)

3.2.2. *Avis de la mission*..... [14](#)

3.3. La pollution atmosphérique..... [15](#)

3.3.1. *État des lieux*..... [15](#)

3.3.2. *Avis de la mission*..... [15](#)

3.4. La gestion des eaux sur le site..... [15](#)

3.4.1. *Situation actuelle et conséquences du projet*..... [15](#)

3.4.2. *Avis de la mission*..... [16](#)

3.5. Autres remarques..... [16](#)

4. Les aspects non environnementaux..... [17](#)

4.1. Le projet et la circulation routière..... [17](#)

4.1.1. *Le schéma routier environnant et ses usages*..... [17](#)

4.1.2. *L'impact du trafic routier supplémentaire*..... [18](#)

4.1.3. *L'avis de la mission*..... [19](#)

4.2. La circulation ferroviaire du terminal et son impact sur le fonctionnement urbain... [19](#)

4.2.1. *Le schéma ferroviaire et les trafics préexistants*..... [19](#)

4.2.2. *Le fonctionnement ferroviaire du terminal*..... [21](#)

4.2.3. *L'impact du trafic ferroviaire sur la circulation routière*..... [21](#)

4.2.4. *L'avis de la mission*..... [23](#)

4.3. Le projet et l'aménagement urbain de la zone environnante..... [25](#)

4.3.1. La compatibilité du projet avec les documents de référence et la stratégie d'aménagement du territoire.....	25
4.3.2. L'avis de la mission.....	26
Conclusion.....	27
Annexes.....	28
1. Lettre de mission.....	29
2. Liste des personnes rencontrées.....	31
3. Glossaire des signes et acronymes.....	32

Résumé

A la demande du Secrétaire d'État aux transports, la mission a examiné les impacts environnementaux et non directement environnementaux du projet de plateforme de transbordement de Tarnos, tels qu'identifiés dans l'étude d'impact et appréciés par la commission d'enquête d'utilité publique qui a rendu ses conclusions le 27 août 2014, et examinés avec l'éclairage d'une visite sur le site et la rencontre des principaux acteurs locaux. Elle tire plusieurs observations et quelques recommandations de cet examen :

- Globalement, au plan environnemental, l'objectif de ce projet étant de développer les alternatives au transport routier, dans le but de réduire la production de gaz à effet de serre et la pollution, son bilan global environnemental très positif doit être pris en compte en même temps que ses aspects ponctuellement négatifs doivent être résolus le mieux possible.
- Les impacts spécifiquement environnementaux (bruit, pollution de l'eau et de l'air, biodiversité) identifiés dans l'étude d'impact présentée par VIIA Atlantique, document initial ainsi que rapports complémentaires produits après l'avis de l'Autorité environnementale, recouvrent les principaux impacts locaux de l'avis de la mission.
- Le projet ne soulève pas de problèmes spécifiques relatifs à la biodiversité, le terrain d'implantation étant déjà imperméabilisé et utilisé pour le stockage et la manutention de véhicules automobiles.
- En matière de pollution des eaux, les déclarations déposées par VIIA Atlantique et SETRADA au titre de la police des eaux ne font pas apparaître de problèmes majeurs.
- Les réserves et recommandations de la commission d'enquête en matière de bruit visent à amoindrir ces impacts locaux.
- VIIA Atlantique a pris des engagements écrits sur la mise en œuvre des recommandations antibruit la concernant (bordure de son terrain) en tant que maître d'ouvrage.
- A ce stade, le financement d'une section supplémentaire de mur antibruit sur la RD85, n'est pas assuré.
- La commission d'enquête n'a pas proposé de mesure particulière pour réduire l'impact du trafic poids lourd supplémentaire sur les conditions de circulation et de sécurité sur la RD85. Ce trafic représentera 40 % du trafic poids lourd actuel et 26,5 % du trafic PL futur estimé par VIIA Atlantique et tenant compte de l'aménagement prévue de la zone commerciale des Allées Shopping plus au nord. La mission a apprécié que les flux routiers supplémentaires ne sont pas susceptibles de créer de dysfonctionnements sur les voies qui seront empruntées, ni sur le réseau attenant et souscrit donc aux conclusions de l'enquête publique.
- Lors de la rencontre de la mission sur place avec le maire de Tarnos le 10 avril 2015, ce dernier n'a pas mis en avant ces impacts environnementaux comme étant les principales raisons de son opposition résolue au projet, et n'a pas mentionné d'impacts locaux complémentaires non pris en compte.

- Il en a été de même lors de la rencontre le même jour de la mission avec l'association CTAFT, qui s'est créée contre le projet de plateforme.
- La mission a aussi considéré les impacts significatifs du projet sur la vie des quartiers de Tarnos et de Boucau. En effet le projet souffre de trois handicaps : l'inscription dans un environnement urbain habité très proche des voies avec plusieurs passages à niveau, la forte densité bâtie et l'étroitesse de la voirie de ces quartiers qui limitent fortement les possibilités d'itinéraires alternatifs et enfin la nécessité d'un double passage des trains pour accéder au terminal. De fait, le projet entraînera 16 fermetures supplémentaires de deux passages à niveaux en pleine voie (PN124 entre Tarnos et Boucau et PN125 sur Boucau le long de l'Adour plus au sud) au passage des trains de l'autoroute ferroviaire entrant sur et sortant de la plate-forme de transbordement.
- Ces impacts avaient été relevés dans leur principe dans l'étude d'impact présentée par VIIA Atlantique avec la fourniture d'un certain nombre d'informations, et notés par la commission d'enquête qui avait recommandé (i) la mise en place de dispositifs d'information de type « compte à rebours » pour les véhicules se présentant devant ces PN au moment de leur fermeture, (ii) la poursuite du dialogue avec toutes les parties concernées par le projet, et (iii) la transparence dans la publication des résultats des études relatives aux effets du terminal sur son environnement.
- La mission estime qu'il s'agit d'impacts importants. Elle a quantifié plus précisément la durée de fermeture des PN 124 et 125. Il y aura 16 fermetures supplémentaires d'une durée unitaire de 6 minutes. Ceci représente un quasi doublement de la durée journalière de fermeture actuelle des PN, avec des interruptions beaucoup plus longues.
- Deux impacts de ces fermetures sur les quartiers avoisinant ont plus particulièrement attiré l'attention de la mission :
 - La desserte du quartier des forges sur Tarnos, dont l'accès aux commerces et services de proximité se fait par le PN124. Cependant, il existe des itinéraires routiers permettant de continuer à rentrer dans ce quartier et à en sortir quand le PN est fermé.
 - La longue coupure NO/SE le long de la voie ferrée au moment du passage des trains, car les PN124 et 125 seront engagés en même temps. En effet, les seules traversées restant accessibles seront au nord-ouest le PN122 et au sud-est le pont Grenet, distant de 5,5 km, qui enjambe à la fois l'Adour et la voie ferrée. Le passage des trains de VIIA Atlantique entraînera donc des perturbations majeures.
- Même si les véhicules des services de secours pourront toujours accéder à tous les quartiers, la caserne se trouvant à proximité du pont Grenet sur l'autre berge de l'Adour, la mission considère que la gêne pour les habitants et trafics routiers directement affectés sera importante.
- Après consultation de la SNCF, le dispositif d'information sur le temps de fermeture prévisible des quatre PN de type compte à rebours préconisé par la commission d'enquête n'apparaît pas faisable à la SNCF à ce jour.

- La mission recommande donc plusieurs mesures qui sont à même d'amoindrir la gêne sans toutefois pouvoir annuler tous les impacts négatifs :
 - en termes d'organisation et d'information du trafic ferroviaire
 - x Caler le passage des trains afin d'éviter les périodes de pointe maximale de trafic routier sur les PN. Lors de la négociation finale d'achat des sillons, ceci doit être précédé d'une étude plus fine à conduire en concertation avec les deux collectivités.
 - x Mettre en place un système d'information sur site et par internet, donnant les horaires des trains des jours J et J+1 . Ceci nécessite une convention entre VIIA Atlantique et les gestionnaires de voirie.
 - x Définir par convention une durée minimale entre deux fermetures du PN 125 de 15 minutes, afin de laisser une plage raisonnable de retour à un fonctionnement urbain normal.
 - x Optimiser les durées de fermeture soit en fractionnant en deux les trains, soit en permettant le recul des trains de 1 050 m jusqu'à la limite du faisceau fret de Bayonne. Ceci nécessite une expertise technique préalable et peut faire ressortir le besoin d'équipements de voie supplémentaires.
 - En termes de sécurité :
 - x installer un PN de type SL4 avec quatre demi barrières sur le PN 125 à l'identique du PN124.
 - x modifier les Plans communaux de sauvegarde pour garantir un accès rapide des secours.
 - x Une mesure réduisant significativement les impacts serait la dénivellation inférieure du PN 125, qui apparaît envisageable quoique beaucoup plus onéreuse qu'une dénivellation normale du fait de la proximité de l'Adour. Si sa faisabilité technique est confirmée, la géométrie des lieux imposera très probablement des acquisitions foncières et une procédure d'utilité publique. Ce ne peut donc être une solution immédiate, mais elle mérite d'être étudiée.
 - x Par ailleurs, il importe de relever que le Syndicat du SCOT ne semblerait pas avoir été formellement consulté dans le cadre de la procédure de modification du PLU de Tarnos conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. L'analyse de la solidité juridique du dossier n'entrant pas dans le champ de la lettre de mission, celle-ci s'est contentée de relever ce point.

Liste des recommandations

Pages

Recommandations

Proposer l'ouverture de discussions entre le Département et VIIA Atlantique concernant le financement et la réalisation d'un complément de mur antibruit sur la RD85.	15
Réduire les impacts des fermetures des passages à niveau PN124 et PN 125, en termes de d'organisation et d'information du trafic ferroviaire.	24
Réduire les impacts des fermetures des passages à niveau PN124 et PN 125, en termes sécurité.	24

Introduction

Par lettre en date du 20 janvier 2014, le Secrétaire d'État chargé des Transports a confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) une mission sur la plateforme de transbordement prévue à Tarnos dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

Dans cette lettre de mission, le Secrétaire d'État demande au CGEDD « ... à partir des éléments du dossier, des prescriptions et recommandations de l'enquête publique et des entretiens que vous pourrez conduire avec les acteurs locaux, de faire un point précis sur l'impact environnemental lié à l'implantation de la future plateforme de transbordement à Tarnos ». Il est aussi demandé au CGEDD de « s'attacher à évaluer si l'ensemble des impacts potentiels a été étudié, pris en compte et des mesures proposées afin d'éviter, réduire, ou compenser ces impacts sur le site » et « d'évaluer la pertinence et la complétude des réponses apportées par les différents maîtres d'ouvrage aux réserves et recommandations de la commission d'enquête ». Enfin, le CGEDD doit « faire (au Secrétaire d'État) toutes propositions que vous jugerez pertinentes afin d'améliorer l'insertion de l'implantation de la plateforme prévue à Tarnos dans l'environnement et de réduire l'impact de cette implantation. »

La mission a examiné le projet sur la période du 12 février au 17 avril 2015. Après un travail sur pièces à partir du dossier fourni par la DGITM et les éléments complémentaires communiqués par VIIA Atlantique ainsi que des rapports de la commission d'enquête d'utilité publique, la mission a rencontré dans un premier temps les services de la Direction des services de transport du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), le cabinet du Secrétaire d'État aux transports et VIIA Atlantique. Elle a aussi entrepris un déplacement sur le site les 9 et 10 avril 2015, en rencontrant successivement la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) d'Aquitaine, les services de la région Aquitaine, le Préfet des Landes, le maire de Tarnos, le bureau de l'association CTAFT s'opposant au projet, et VIIA Atlantique. La mission a eu aussi des contacts avec les Directions départementales du territoire et de la mer des Landes et des Pyrénées atlantiques. La mission a enfin rencontré M. Emmanuelli, Président du Conseil départemental des Landes le 16 avril 2015.

Le présent rapport présente les constatations et recommandations de la mission basées sur l'examen des pièces du dossier et les informations recueillies lors des divers contacts et du déplacement sur site.

1. Présentation du projet de plateforme de transbordement de Tarnos

1.1. Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique

Le terminal de transbordement de Tarnos (Landes) est l'installation terminale de chargement-déchargement de remorques poids lourds située au sud de la future autoroute ferroviaire atlantique. Cette autoroute ferroviaire proposera une offre de transport de remorques à travers la France, le long de l'axe atlantique, entre le Pays basque et le nord de la France, à un rythme cadencé de quatre allers-retours par jour. Elle vise à reporter sur le mode ferroviaire une partie du transit de camions entre l'Europe du sud en provenance tout particulièrement d'Espagne et l'Europe du nord.

L'itinéraire ferré sera long de 1 050 km et empruntera le réseau ferroviaire national géré par SNCF Réseau, lequel doit être aménagé par endroits pour le mettre au gabarit du matériel exploité pour ce type de transport. Le matériel roulant sera constitué de wagons spéciaux « Modalhor » acquis par l'opérateur du service. Deux plateformes de chargement/déchargement seront aménagées par cet opérateur aux extrémités sud (Tarnos) et nord (Dourges dans le Pas-de-Calais).

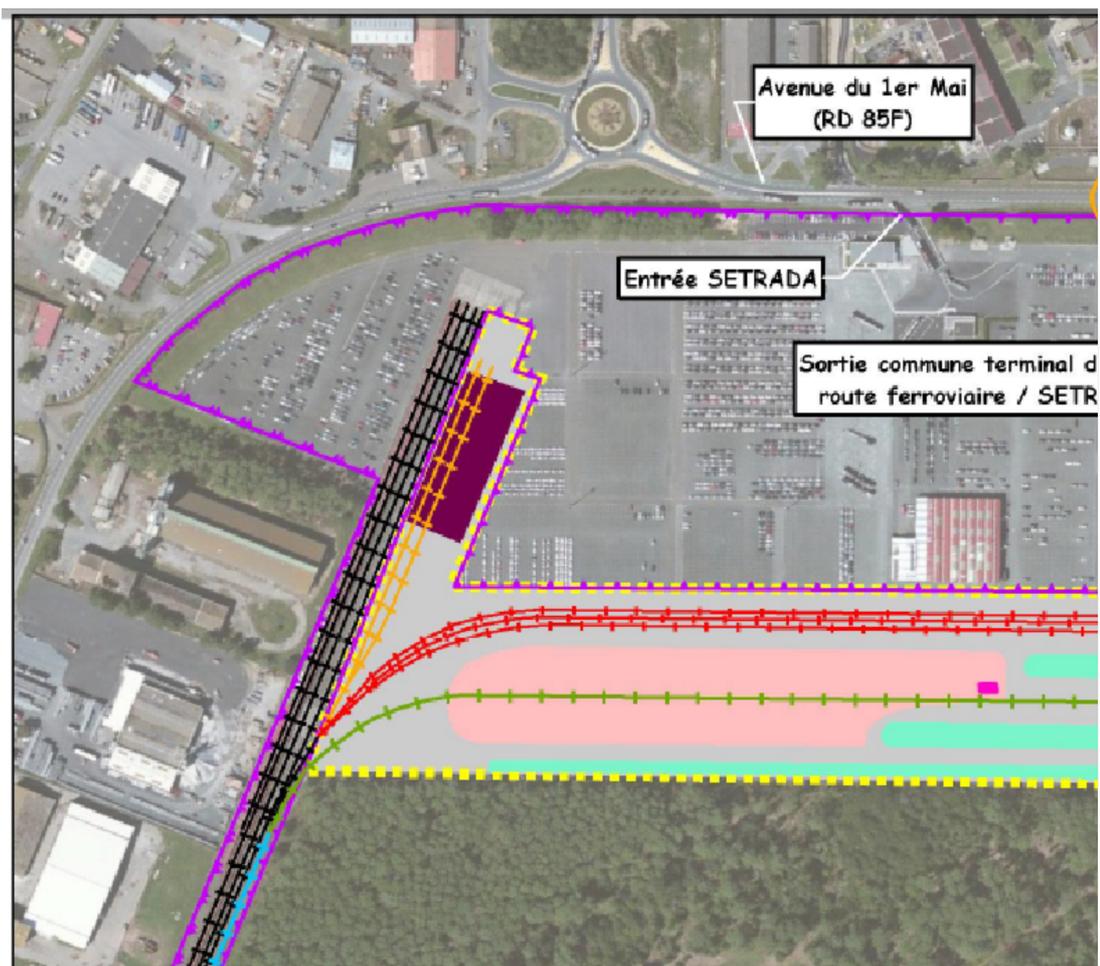
Le projet a été lancé à l'initiative de l'État et sous forme de concession. L'appel d'offres a été publié le 9 mai 2009 par le Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (devenu MEDDE maintenant). A l'issue d'une longue procédure, le contrat a été attribué à la société VIIA Atlantique, filiale de la SNCF. Le contrat signé le 20 mars 2014 doit encore être affermi.

1.2. La plateforme de Tarnos

Le terminal de Tarnos est situé dans la ville de Tarnos, à l'intérieur de la plateforme logistique automobile existante d'environ 25 ha, propriété de la SETRADA (groupe STVA filiale de la SNCF). Le terrain est entièrement bitumé. Il est situé en périphérie de la ville et jouxte une zone industrielle à proximité d'usines de la société Turboméca, ainsi qu'un petit bois, le bois de la Grande Baye (premières habitations à 400m). Le terminal sera desservi par l'embranchement ferré de SETRADA se raccordant à la ligne Bordeaux - Hendaye et par la route départementale RD85 (avenue du 1^{er} Mai) via un giratoire à créer.

Le terminal occupera environ huit hectares de terrain. Il est conçu pour accueillir des voies de chargement/déchargement de trains de wagons porte-remorques de 1 050 m de long, un atelier de réparations et de maintenance des wagons, d'une superficie de 2 500 m² (intégrant la fonction atelier de petit entretien), et une station-service pour alimenter les locomotives en gazole. Le terminal comportera environ 316 places de stationnement de semi-remorques. L'aménagement du site de Tarnos comprend aussi le renouvellement de l'embranchement ferroviaire (voie et ballast).

Plan 1 : Plan de situation de la plateforme



Initialement, le site du terminal sud ne devait pas se situer à Tarnos, mais à Mouguerre (Pyrénées-Atlantiques), emplacement désigné dans le dossier d'appel d'offres. Cependant, VIIA Atlantique a proposé dans son offre la variante de Tarnos en le présentant comme pouvant accueillir des trains de 1 050 m, à la différence du site de Mouguerre dont les contraintes, de son point de vue, limitaient cette longueur à 750 m, un meilleur raccordement au réseau ferré national, un plus grand espace disponible, une moindre imperméabilisation supplémentaire des sols, une situation dans une zone non inondable. VIIA Atlantique avait examiné d'autres sites potentiels avant de choisir Tarnos, mais les avait écartés pour diverses raisons. Dans le cas du site de La Luque (Landes), c'est en raison du déséquilibre financier de la concession qui en serait résulté de son point de vue.

2. L'enquête d'utilité publique

2.1. Le déroulement de l'enquête

Au cours de l'étude du projet et préalablement à l'enquête d'utilité publique qui s'avéraient nécessaires au titre du droit de l'environnement, VIIA Atlantique a organisé une concertation sur les communes de Dourges et Tarnos entre le 28 octobre et le 9 novembre 2013 ayant pour objectifs de :

- présenter le projet d'autoroute ferroviaire et les raisons pour lesquelles le service est envisagé à l'échelle des différents territoires;
- présenter l'avancement du projet (études, caractéristiques) et les étapes de sa réalisation;
- favoriser la participation du public;
- recueillir l'avis et les observations du public sur la création des terminaux de transbordements aux extrémités du projet et nécessaires au service.

Les préfets du Pas-de-Calais et des Landes ont tiré le bilan de ces concertations par arrêtés du 6 mars 2014.

Compte tenu de la nature du projet, des études d'impact ont été réalisées et plusieurs enquêtes d'utilité publique étaient donc nécessaires. Les autorités compétentes pour ouvrir et organiser les enquêtes étaient :

- le Préfet du Pas-de-Calais, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Dourges ;
- le Préfet des Landes, autorité compétente pour le terminal de transbordement de Tarnos et pour prononcer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Tarnos ;
- le président de SNCF Réseau, autorité compétente pour le réseau ferré national.

L'une des enquêtes au moins étant menée en application de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, les deux maîtres d'ouvrage, RFF devenu SNCF Réseau et VIIA Atlantique, ont décidé de mener une enquête unique.

Le 17 mars 2014, le Tribunal administratif de Lille a désigné une commission d'enquête en vue de la mener. Un arrêté préfectoral du 27 mars 2014 pris par le préfet du Pas-de-Calais et une décision conjointe du préfet des Landes ont ouvert l'enquête d'utilité publique unique sur l'ensemble des chefs.

L'enquête unique s'est en fait déroulée en deux temps, du lundi 5 mai au jeudi 5 juin 2014 sur l'essentiel des communes, dont Tarnos, et du 23 juin 2014 au 23 juillet 2014 sur quelques communes de la région Île-de-France qui n'étaient pas incluses originellement. Les conclusions de la commission d'enquête sont datées du 27 août 2014.

Les décisions encore à prendre par les autorités compétentes au vu des résultats de l'enquête et pour permettre la réalisation du projet devraient être les suivantes :

- Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet par le préfet du Pas-de-Calais, pour le terminal de Dourges.
- Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet par le préfet des Landes pour le terminal de Tarnos. Le préfet devra aussi soumettre pour avis l'ensemble des éléments concernant la mise en compatibilité du PLU de Tarnos à la communauté de communes, établissement public compétent en matière d'urbanisme sur Tarnos. Cette déclaration de projet emportera approbation des nouvelles dispositions du PLU de Tarnos.
- Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet, prise par le président du directoire de SNCF Réseau, autorité compétente pour le réseau ferré national.

2.2. Les conclusions de l'enquête d'utilité publique sur la plateforme de Tarnos

Dans sa décision en date du 27 août 2014, la commission d'enquête conclut comme suit :

- La procédure relative au déroulement de l'enquête a été suivie.
- Elle estime que la décision par l'État de retenir le site de Tarnos, essentiellement sur des fondements techniques incontestables, est justifiée aux plans pratique et économique.
- La commission attache un prix particulier à l'amélioration des conditions d'accès et de réalisation de la plate-forme, 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.
- Elle estime que les craintes formulées par le public sur la capacité de la RD85, la fluidité du trafic et l'accès au futur centre commercial « Les allées shopping », ne sont pas fondées.
- Elle attache une importance particulière à ce que l'État demande au concessionnaire autoroutier une mise à niveau de la gare de péage autoroutier d'Ondres dans les meilleurs délais.
- Il apparaît indispensable qu'un mur antibruit soit réalisé en bordure de la RD85 entre l'ouvrage de franchissement de la RD810 et la route de l'Avenir et la commission y attache une importance toute particulière.
- Elle recommande la mise en œuvre d'une station automatique de mesure de la qualité de l'air, en bordure de la RD85.
- Elle estime que la liaison entre les quartiers de Tarnos situés de part et d'autre de la RD85 doit être améliorée. Des aménagements de giratoires devront être réalisés en fonction des besoins.
- Elle recommande qu'une étude d'aménagement de la RD 85, section entre le giratoire de l'industrie et le futur giratoire donnant accès à la plateforme soit conduite afin qu'elle puisse supporter le trafic à l'heure de pointe.

- Elle préconise que les quatre passages à niveau concernés sur Tarnos et Boucau par le passage des trains de VIIA Atlantique soient équipés de dispositifs d'information de type « compte à rebours ».
- Elle préconise la mise à jour des PCS des communes de Tarnos et Boucau.
- Elle recommande la mise en place d'une Commission locale d'information et de surveillance (CLIS).
- Elle note que la création d'un giratoire sur l'avenue du 1^{er} mai pour desservir la plateforme et les installations de Turboméca a recueilli l'assentiment de cette dernière société et du Conseil départemental.
- Elle émet deux réserves :
 - qu'un dossier décrivant les conditions de traitement des eaux pluviales et usées de la plateforme de VIIA Atlantique et des installations de SETRADA soit établi et transmis au titre de la police des eaux ;
 - qu'un mur antibruit soit construit en limite de propriété VIIA Atlantique pour protéger le quartier de la Grande Baye.

2.3. La réponse de VIIA Atlantique et des autres parties prenantes aux conclusions de la commission d'enquête

VIIA Atlantique a donné suite aux conclusions de la commission d'enquête comme suit :

- Engagement de réaliser un mur antibruit d'une hauteur de 2 à 4 m en bordure de ses installations côté quartier de la Grande Baye
- Transmission de deux dossiers de police des eaux le 28 août 2014, l'un sous le régime de la déclaration et l'autre sous le régime de l'information.
- Engagement de prise en charge des frais liés à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos.

Le Conseil départemental, pour ce qui le concerne n'entend pas financer le mur antibruit sur la RD85 et considère que le coût est à supporter par le concessionnaire.

3. Les aspects environnementaux

A l'issue des investigations menées par la mission, sur pièce et lors d'un déplacement sur le site, celle-ci a noté que quatre points de préoccupation plus particuliers ont été exprimés sur les aspects environnementaux du projet. Il s'agit du bruit qui sera généré par l'activité sur la plateforme de transbordement, du bruit de circulation accru sur la route d'accès au site, de la pollution atmosphérique induite par les camions sur la RD85 et de la gestion des eaux sur le site.

Ces points sont examinés successivement ci-après; quelques réflexions sont ensuite présentées sur d'autres aspects environnementaux.

3.1. Le bruit généré par l'activité sur la plateforme

3.1.1. Conséquences attendues du projet

Il s'agit ici du bruit lié à la circulation des camions sur la plateforme elle-même, aux manœuvres des trains et aux opérations de transbordement des remorques. Ces différents types d'activité génèrent bien sûr des nuisances sonores, et les opérations se dérouleront de jour mais aussi de nuit (la perception du bruit étant alors accrue).

Ce bruit, a priori supérieur à celui qui est produit par l'activité actuelle de l'entreprise SETRADA (qui porte sur des mouvements de voitures et non de camions), ne présente cependant pas des caractéristiques aiguës, et les habitations existantes les plus proches de cet espace à vocation industrielle se situent à une distance de l'ordre de 400 m; une majeure partie d'entre elles sont séparées du site par les espaces boisés du bois de la Grande Baye. Les simulations montrent que les seuils réglementaires ne seront pas dépassés pour les habitations les plus proches; l'activité de la plateforme sera par ailleurs réduite le week-end, et limitée à un train maximum le dimanche.

Prenant en considération le fait que le bois de la Grande Baye est aujourd'hui compris dans la zone UHP1 (zone Urbaine d'Habitat Périphérique dense) du quartier de la Grande Baye dans le plan local d'urbanisme, et estimant que le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat doit être maintenu, la commission d'enquête a demandé, en l'absence d'études plus précises, la réalisation d'un mur antibruit de 900 m en limite de propriété. Cette demande constitue l'une des deux "réserves" assorties à l'avis favorable émis par la commission (RESERVE 2). Il s'agit donc d'une mesure de précaution particulière, qui est désormais intégrée dans le programme du projet de plateforme. On peut néanmoins observer que la constructibilité potentielle effective de ce bois est probablement très limitée compte tenu de sa nature fortement humide liée à sa situation basse (correspondant pour partie à l'ancien lit de l'Adour), que des constructions dans cette zone n'apparaissent nullement envisagées à ce jour par la municipalité, et que l'effet d'un mur anti-bruit intervient essentiellement en atténuation du bruit qui est produit à proximité immédiate du mur.

3.1.2. Avis de la mission

La mission estime que les éléments du dossier ne conduisent pas à remettre en cause la position exprimée par la commission d'enquête sur l'acceptabilité du niveau de bruit

par rapport aux habitations les plus proches et sa cohérence avec l'usage de tels espaces à vocation industrielle.

3.2. Le bruit de circulation accru par les camions sur la route d'accès au site (RD 85)

3.2.1. État des lieux et impact du projet

La mise en activité de la plateforme induira une circulation journalière nouvelle de camions pouvant aller à terme jusqu'à 480 poids lourds les jours de semaine, ce qui correspond au nombre maximum journalier de 4 allers-retours de trains de 1 050 m de long (susceptibles de charger 60 semi-remorques à chaque fois).

La circulation de ces camions sur la RD 85 qui relie l'autoroute A 63 à la plateforme apportera donc un bruit complémentaire par rapport à la situation actuelle, y compris de nuit. Les chiffres du trafic s'élèvent ainsi aujourd'hui à 5 600 véhicules par jour dans la zone urbanisée au nord de la RD 85 et à 3 500 dont 1 200 poids lourds au sud dans la zone à dominante industrielle. Les 480 poids lourds supplémentaires représenteront donc un accroissement de 40 % de ce type de trafic.

La majeure partie des sections de cette route jouxtant des habitations sont équipées de murs anti-bruit qui réduisent la nuisance. La commission d'enquête a précisément identifié une section qui reste aujourd'hui sans cette protection, située entre la RD 810 et la route de l'Avenir, et elle attache une importance particulière à la réalisation d'un ouvrage par le conseil général des Landes dont relève cette voie départementale. La mission partage ce point de vue, y compris en raison du trafic déjà actuellement observé, et de celui qui se développera très vraisemblablement dans cette zone au-delà même de ce qui pourra être lié à la réalisation de la plateforme. Elle suggère par ailleurs, pour compléter ce type de protection en tenant compte de l'accroissement du passage des camions la nuit, que des protections phoniques individuelles (sur les ouvertures des façades) puissent être proposées aux riverains les plus exposés de l'ensemble de la RD 85.

L'ouvrage à construire étant sur une route départementale, la réalisation des travaux est de la responsabilité du Conseil départemental des Landes. Cependant à ce jour le Département n'entend pas financer les travaux correspondants qu'il considère devoir être à la charge du promoteur du projet de plateforme, c'est à dire VIIA Atlantique.

3.2.2. Avis de la mission

Cet accroissement du bruit par rapport à la circulation actuelle est bien une réalité prévisible, et l'application des recommandations de la commission d'enquête permettraient de réduire les nuisances sonores. **Sans prendre parti sur les modalités de répartition du financement, la mission recommande donc l'ouverture de discussions entre le Département et VIIA Atlantique concernant le financement et la réalisation du prolongement du mur antibruit.**

Il convient néanmoins de préciser que le bruit résultant du passage des trains de l'autoroute ferroviaire reste compatible avec la réglementation en vigueur. Par ailleurs, il est raisonnable de prendre en considération le fait que cette zone portuaire a vocation à pouvoir continuer son développement économique (les pouvoirs publics intervenant activement dans ce sens) et que la RD 85 a été aménagée précisément

comme une voie de contournement, destinée à desservir les activités économiques proches du port en y captant notamment le trafic poids lourds ([cf. chapitre 4.1.1.](#)).

2. Proposer l'ouverture de discussions entre le Département et VIIA Atlantique concernant le financement et la réalisation d'un complément de mur antibruit sur la RD85.

3.3. La pollution atmosphérique

3.3.1. État des lieux

Cette question de la pollution atmosphérique se pose de façon proche de celle du bruit, l'augmentation du trafic de camions induisant aussi, sur ce plan, des nuisances accrues.

La commission d'enquête a recommandé la mise en œuvre d'une station automatique de mesure de la qualité de l'air en bordure de la RD 85.

3.3.2. Avis de la mission

La mission estime que cet accroissement de pollution, relatif dans un contexte atmosphérique de zone déjà industrialisée, n'est pas une nuisance majeure.

La mission partage la recommandation de la commission d'enquête, afin que l'on puisse s'assurer de façon continue du respect des normes en vigueur et, le cas échéant en cas de dépassement, que l'on puisse décider des mesures qui apparaîtront les plus adaptées à l'égard des différentes sources pouvant en être à l'origine de façon cumulée.

3.4. La gestion des eaux sur le site

3.4.1. Situation actuelle et conséquences du projet

Estimant à juste titre que l'implantation de la plateforme de transbordement VIIA Atlantique allait modifier sensiblement les systèmes d'assainissement des deux plateformes, celle de VIIA Atlantique et celle de la SETRADA, la commission d'enquête a assorti son avis d'une réserve (RESERVE 1) demandant à ce qu'un dossier décrivant les conditions de traitement des eaux pluviales et usées des deux plateformes, de même que le système de protection contre les incendies, soit transmis pour instruction au service de l'administration chargé de la police des eaux.

La société VIIA Atlantique a donc été conduite à présenter un dossier à la DDTM, pour les 10 ha de la plateforme projetée, qui relève du régime de déclaration de la loi sur l'eau. L'élaboration du dossier a comporté certains échanges avec la DDTM et s'est conclue en novembre 2014 (validation par la DDTM le 20/11/2014); elle a permis d'apporter les précisions et les ajustements nécessaires pour une bonne prise en compte des enjeux sur l'eau. Les aménagements prévus à ce titre, avec notamment la

mise en place de plusieurs bassins de rétention, après séparateur hydrocarbures et traitement, puis d'infiltration (sous la plateforme elle-même), la prise en compte d'une servitude de fossé et la réalisation d'ouvrages de sur-verse (utiles en cas de remontée de nappe), vont de fait apporter des améliorations par rapport à la situation actuelle.

La société SETRADA, pour son emprise réduite de 25 ha à 15 ha, a également fourni un dossier de déclaration à la DDTM qui précise les dispositions relatives à la prise en compte des impacts de l'activité existante. Ce dossier a fait l'objet d'une décision administrative le 14/11/2014, prise au titre de l'article R 214-53 du code de l'environnement, acceptant l'exploitation et reconnaissant l'existence légale d'une situation administrative antérieure à la loi sur l'eau de 1992. Cette décision a été portée devant le tribunal administratif par la commune de Tarnos, mais ce recours n'a pas de caractère suspensif.

3.4.2. Avis de la mission

Au vu de ces éléments, la mission estime donc que les aspects relatifs à l'eau sont traités de façon satisfaisante, en conformité avec la réglementation, et que la situation nouvelle sera en définitive plus favorable que la situation actuelle, notamment par rapport aux écoulements pluviaux vers le bois de la Grande Baye.

3.5. Autres remarques

Conformément à la commande faite à la mission, l'attention a été portée - dans les points qui précèdent - sur les sujets de préoccupation particuliers qui ressortent du dossier. Il convient néanmoins d'indiquer que, par ailleurs, le dossier du projet et notamment son Mémoire complémentaire à l'étude d'impact très détaillé (faisant suite à l'avis de l'Autorité environnementale du 19/12/2012) apportent les éléments d'analyse et présentent les mesures utiles à prendre en matière de risques (technologiques et naturels) et de milieux naturels. Sur ces derniers points, il est à noter que le projet, qui s'établit sur un espace à vocation industrielle déjà totalement artificialisé, ne nécessite pas le prélèvement de surfaces nouvelles sur les espaces naturels ni agricoles. Le dossier examine également la situation de la phase "travaux" (analyse et mesures prises).

Au plan de l'environnement, il convient aussi de resituer le projet dans sa globalité, et de rappeler ici l'objectif environnemental de ce projet national, qui vise à développer les alternatives au transport routier, dans le but de réduire la production de gaz à effet de serre et la pollution. A ce titre, le bilan global environnemental très positif du projet doit être pris en compte, même si bien évidemment ses aspects ponctuellement négatifs doivent être résolus le mieux possible.

4. Les aspects non environnementaux

Outre les aspects environnementaux traités au chapitre précédent, les contributions critiques reçues par la commission d'enquête émanant de particuliers comme des associations et de la commune de Tarnos, portaient principalement sur l'impact du trafic routier et ferroviaire que générera le terminal sur les circulations routières et le fonctionnement urbain. La commune de Tarnos a au surplus fait valoir l'incohérence de ce projet avec la stratégie d'aménagement et de développement économique matérialisée de longue date dans les documents d'urbanisme. Ces arguments ont été réitérés lors de la visite de la mission. Celle-ci a complété les éléments d'analyse dont elle disposait par des contacts avec les gestionnaires du réseau routier départemental, avec la SNCF, le conseil régional propriétaire du port et partenaire financier du projet d'autoroute ferroviaire et les services locaux de l'État (DDTM 40 et 64).

4.1. Le projet et la circulation routière

4.1.1. Le schéma routier environnant et ses usages

Le site d'implantation du projet de terminal se situe dans un territoire fortement maillé par des infrastructures routières à proximité de l'axe atlantique reliant à la péninsule ibérique, en périphérie immédiate du centre de l'aire urbaine de la côte basque. Il est contigu au port de Bayonne et à sa zone industrialo-portuaire. C'est donc à cette échelle que doit s'appréhender l'inscription des flux générés par le terminal, ce qui a été fait correctement dans l'étude d'impact établie par le porteur du projet. Le réseau se segmente ainsi :

- deux axes structurants Nord-Sud, l'A63 pour les trafics de transit et d'échange et la RD810 (ex RN10) pour les trafics d'échange avec le Sud des Landes et les trafics internes à l'aire urbaine;
- deux voies départementales de desserte du Boucau et de Tarnos, du port et des zones industrielles, l'une au Sud depuis le centre de Bayonne le long de la rive droite de l'Adour, l'autre au Nord (RD85) qui contourne Tarnos pour assurer le raccordement à l'A63 en particulier pour les trafics de poids lourds;
- un faisceau de routes départementales des départements des Landes et des Pyrénées Atlantiques qui assure l'armature secondaire entre les centres urbains pour les trafics de proximité;
- l'ensemble des voies communales de la zone urbanisée.

Outre les analyses de l'étude d'impact et les observations de la commission, la mission a relevé trois caractéristiques particulières de ce secteur :

- un relatif enclavement à l'aval du dernier pont franchissant l'Adour (pont Grenet précédemment cité),
- la prégnance historique du port de Bayonne et des activités industrielles liées,
- l'imbrication presque aussi ancienne sur Tarnos comme Boucau des parties urbanisées au milieu des réseaux ferroviaires et routiers et des zones d'activité.

La RD 85 a été aménagée pour relier la RN 10 au port et sortir le trafic poids lourds des voies à dominante d'usage urbain. Cette voie est aussi utilisée pour l'accès aux plages. Elle a été prolongée jusqu'à l'A63 en 1989 et renforcée pour le trafic lourd toujours dans le même objectif. Progressivement entourée par l'urbanisation dans sa partie nord-ouest, elle a été déviée pour contourner une partie urbanisée en 2002. Son rôle structurant pour les activités économiques de l'aire urbaine est confirmé par le SCOT approuvé en février 2014.

4.1.2. L'impact du trafic routier supplémentaire

Le trafic routier des voies du périmètre concerné a été analysé dans l'étude d'impact à partir des relevés de comptage du département de Landes. Une enquête de trafic a été diligentée spécifiquement pour évaluer l'impact sur le fonctionnement du giratoire de la RD85, dénommé giratoire de l'Industrie, qui dessert le projet ainsi que le principal industriel de la zone, l'entreprise Turboméca. Les relevés donnent un niveau de trafic de 5 600 véhicules par jour (véh/j) dans la zone urbanisée au nord de la RD85 et de 3 500 véh/j dont 1200 poids lourds (PL) au sud dans la zone à dominante industrielle. Le trafic PL généré par le terminal sera plafonné par sa capacité de traitement avec un maximum de quatre aller-retours de trains par jour, soit un trafic maximum de 480 PL par jour.

La commission d'enquête a estimé que les études de trafic avaient été réalisées dans les règles de l'art et que les niveaux de trafic du terminal, plafonnés par définition, ne souffraient aucune contestation. Le trafic routier supplémentaire qui reste limité relativement aux trafics actuels et aux capacités de la voie et des giratoires, n'est pas susceptible d'engendrer de dysfonctionnement sur la RD85 et le réseau attenant. Les difficultés ponctuelles potentielles, signalées à la commission d'enquête, tiennent au fonctionnement actuel de la RD 85 qui doit concilier plusieurs usages contrairement à sa destination économique originelle. Elles concernent les points d'échange avec le quartier urbanisé au nord-ouest et l'accès à la plage de l'embouchure de l'Adour à des fins de loisir et de tourisme.

Dans ses recommandations, la commission d'enquête a exprimé une attente particulière pour que soit effectuée par l'État la demande de mise à niveau de la gare de péage d'Ondres sur l'A63 par ASF. Outre le fait qu'une telle augmentation de capacité relève des obligations contractuelles du concessionnaire autoroutier, sa nécessité ne résulte que très partiellement du surcroît de trafic des PL, mais pour l'essentiel de l'augmentation du trafic lié au développement urbain déjà constaté et des augmentations futures, conséquence de l'aménagement de la zone commerciale des Allées Shopping d'intérêt majeur et prévue au SCOT, dont l'ampleur est attestée par une autorisation d'urbanisme commercial d'environ 80 000 m². En confirmation de cette analyse, ASF a indiqué, tant à la DREAL qu'à VIIA Atlantique, avoir intégré l'augmentation de capacité de la gare de péage d'Ondres à son programme de travaux de 2016.

Les propositions de VIIA Atlantique et du département des Landes

L'entrée du terminal se situe sur la RD 85f comme celle de l'entreprise Turboméca et celle de l'entreprise SETRADA avec laquelle il est prévu de partager l'emprise foncière et l'embranchement ferroviaire. Cinq scénarios ont été identifiés combinant les différentes solutions d'entrée et de sortie. A l'issue d'une concertation avec les deux entreprises précitées et le conseil départemental, une solution consensuelle a été trouvée qui a fait l'objet d'une convention entre les parties. Elle passe par l'aménagement d'un giratoire supplémentaire qui sera réalisé au frais de VIIA

Atlantique. La commission d'enquête recommande que « soit conduite une étude d'aménagement de cette section de la RD 85f (longueur 250m) afin qu'elle puisse supporter le trafic de l'heure de pointe de l'usine ». Dans la mesure où l'étude de trafic montre une importante réserve de capacité sur le giratoire de l'Industrie (68%), une telle étude peut se limiter à une conception du nouveau giratoire de la RD 85f spécialement adaptée à la bonne insertion du trafic de pointe de l'usine Turboméca et à un suivi du fonctionnement à la mise en service.

Par ailleurs, le conseil départemental des Landes poursuit le projet d'aménagement du contournement routier de Port-Aval (RD 85e) afin de séparer les flux urbains et touristiques à destination de la digue d'entrée du port des plages de l'embouchure, en les reportant à l'extérieur de la zone industrialo-portuaire. Inscrit au Schéma directeur d'aménagement du port et décidé indépendamment du projet de terminal ferroviaire, sa réalisation constitue une garantie supplémentaire de bon fonctionnement de la zone. Il a cependant été inscrit au volet ferroviaire du Contrat de plan État région en accompagnement du projet de terminal de l'autoroute ferroviaire. Ce projet estimé à 8M€ sera cofinancé par l'État à hauteur de 2 M€.

4.1.3. L'avis de la mission

Au final, la mission a apprécié que les flux routiers supplémentaires ne sont pas susceptibles de créer de dysfonctionnements sur les voies qui seront empruntées, ni sur le réseau attenant. Au contraire les projets du conseil départemental en préparation permettront de disposer d'un réseau plus à même de satisfaire et de concilier les usages d'une voie que son tracé et ses caractéristiques techniques ont destiné dès son origine au trafic industriel et logistique.

4.2. La circulation ferroviaire du terminal et son impact sur le fonctionnement urbain

4.2.1. Le schéma ferroviaire et les trafics préexistants

Le projet de terminal de l'autoroute ferroviaire s'implante sur la plateforme ferroviaire existante de SETRADA, filiale de la SNCF spécialisée dans le transport ferroviaire des automobiles. Cette société a démarré son activité à la création du terminal au début des années 80 avec un trafic de transbordement du mode routier au mode ferroviaire pour les constructeurs Renault, Ford et Opel principalement. Jusqu'au milieu des années 90, le trafic s'est établi entre 120 000 et 200 000 véhicules par an. Il a ensuite fortement baissé avec la concurrence du mode routier intégral pour les échanges de véhicules neufs à destination ou en provenance d'Espagne.

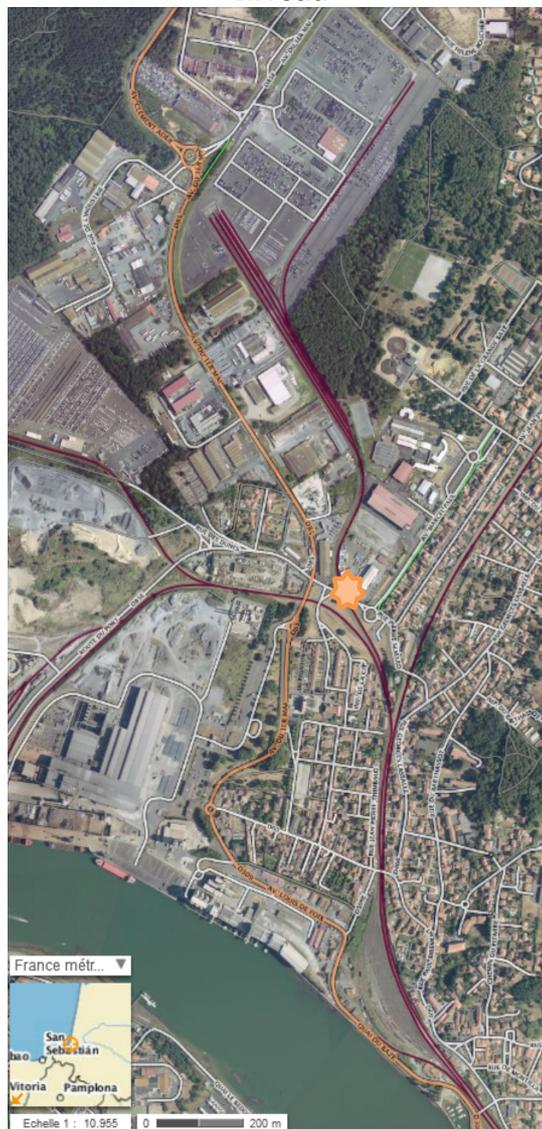
Lors de sa phase de pleine activité, le terminal a traité de trois à cinq trains de 22 wagons (750m) par jour, soit six à dix entrées et sorties sur le terminal, depuis le nord et un train par jour vers le sud avec changement d'essieu à Hendaye. Le trafic a baissé à deux trains par jour à la fin des années 2000 et se limite maintenant à trois trains par semaine, trains de longueur variable selon les nécessités (10 ou 22 wagons). Ainsi, le nombre de mouvements journaliers qui a culminé à environ huit n'est plus que d'un en moyenne.

Au plan technique, le terminal est situé sur un embranchement particulier qui vient en prolongement d'une voie de service spécialisée pour le trafic de fret dénommée voie LB. Celle-ci longe les voies principales depuis la sortie nord de la gare de Bayonne jusqu'à Boucau. L'embranchement particulier se subdivise en trois branches : l'une

pour SETRADA et VIIA Atlantique, les deux autres sont inutilisées pour l'une et peu active pour l'autre.

Comme le montre le schéma joint, le réseau routier franchit ces trois voies sur trois passages à niveau (PN), le PN 122 sur Tarnos au nord du raccordement de l'embranchement particulier et les PN 124 et 125 sur Boucau au sud. Se rajoute ensuite un PN, dit PN SETRADA, sur l'embranchement particulier lui-même à l'intersection avec la rue Pierre Sémard sur Tarnos. Ainsi en entrant ou sortant du terminal, un train rencontre ces trois PN successivement tous les 600 m environ. Dans la mesure où les aiguilles d'entrée et sortie vers les voies principales sont situées au sud du PN125, l'arrivée et le départ d'un train vers la plateforme impose la fermeture à deux reprises des PN. Ainsi les quatre allers-retours quotidiens de l'autoroute ferroviaire entraîneront 16 fermetures des trois PN.

Plan 2 : Position des passages à niveau



Les statistiques fournies par la SNCF montrent un trafic journalier d'environ 70 trains sur les PN 124 et 125. L'examen sommaire de la distribution horaire fait ressortir une très forte dominante du trafic diurne avec un peu plus de 80 % de passages entre 6 h et 21 h et des pointes de trafic, le matin entre 7h30 et 10h et le soir entre 16h et 19h,

en cohérence avec les nécessités commerciales de desserte de la Côte basque. Sur les PN, le trafic routier est plus important sur le PN 124 avec 3 400 véh/j en moyenne dont 220 PL¹. Les niveaux de trafic ont ainsi imposé un système de fermeture avec 4 demi-barrières sur le PN124 pour éviter les passages en chicane, contrairement au PN125 qui n'est équipé que de deux demi-barrières. Le nombre de bris de barrière (quatre en dix ans) ne témoigne pas d'une situation de tension particulière sur ces PN.

4.2.2. Le fonctionnement ferroviaire du terminal

En complément des éléments fournis dans le dossier d'étude d'impact et le mémoire complémentaire qui donnaient les principes généraux et les temps approchés de fermeture des PN, VIIA Atlantique a fourni à la mission une analyse des manœuvres de trains et de l'incidence sur la fermeture des PN. Tant les trains de 750 m en première phase que les trains de 1 050 m ensuite, pourront être reçus intégralement sur le terminal. Les trains seront traités dans l'emprise du terminal par demi-rame successive. La voie de transbordement des remorques et le faisceau de trois voies attenant permettront les manœuvres de désaccouplement de stationnement et de réaccouplement du train, ceci sans engager les voies au-delà de la limite de l'embranchement commun avec SETRADA.

Les trains de 1 050 m vont nécessiter des investissements pour la réception sur la voie LB depuis les voies principales. Une aiguille supplémentaire permettra un accès direct immédiatement après le PN 125. La pré-étude réalisée par la SNCF a confirmé la faisabilité technique de cette solution moyennant la modification d'un certain nombre d'équipements de voies et de signalisation à proximité de la gare de Boucau. Ces investissements seront pris en charge par VIIA Atlantique dans le cadre de son projet. De plus, le PN 124 n'est pas automatisé sur la voie LB. Ceci impose l'arrêt du train et la descente du chef de manœuvre pour l'enclenchement du PN avant le passage, rallongeant de façon significative l'opération d'entrée sortie sur le terminal et de façon consécutive la fermeture du PN125 qui est engagé par la rame. L'automatisation du PN 124, étudiée par la SNCF, a bien été prévue dans le projet de VIIA Atlantique. Avec sa mise en place, l'entrée des trains depuis ou vers le réseau pourra se faire sans arrêt supplémentaire.

4.2.3. L'impact du trafic ferroviaire sur la circulation routière

Lors de l'enquête, la mairie de Tarnos a pointé les risques que faisait peser la fermeture prolongée du PN SETRADA sur le lotissement artisanal Pierre Sémard, enclavé près des voies. Pour leur part, les habitants des deux communes de Tarnos et Boucau et l'association de défense ont exprimé l'opposition aux fermetures prolongées occasionnées par les trains de fret. L'ensemble des arguments ont été réitérés avec force lors de la visite sur site de la mission. La commission d'enquête a pour sa part pris acte de l'engagement de VIIA Atlantique de poursuivre la concertation de façon transparente sur ce sujet. Elle a aussi recommandé que les usagers disposent de l'information sur le temps de fermeture prévisible des quatre PN afin d'adapter leur itinéraire, à l'instar des systèmes de compte à rebours utilisés sur les feux d'alternats de circulation sur les chantiers de travaux routiers.

Afin d'apprécier l'impact de ces fermetures de PN, la mission a examiné les temps unitaires de fermeture et les temps journaliers cumulés de fermeture. Pour ce faire, elle a confronté les analyses de mouvement fournies par VIIA Atlantique et les informations

¹ Les comptages sur le PN 125 sont très anciens et vont être refaits en 2015.

reçues de la SNCF. Pour les trains de 1 050 m, objectif du projet et motivation principale du choix de Tarnos, VIIA Atlantique estime le temps de fermeture des PN 124 et 125 à 6 minutes, en intégrant une marge de sécurité d'1 minute et 50 secondes et celui du PN SETRADA à 8 minutes. La SNCF indique que la vitesse de référence de la voie de service est de 15km/h au lieu des 20 km/h pris par VIIA Atlantique. Ainsi, en intégrant les accélérations très lentes des trains de fret, la mission conclut que les temps estimés par VIIA Atlantique sont réalistes mais ne comportent pas de marge de précaution². Il faut ajouter qu'étant séparés de 600 m, deux PN consécutifs seront fermés simultanément 2 à 3 minutes car engagés par les trains de 1050 m.

En cumul journalier à l'échéance de la montée en régime du service, ces PN seront fermés 16 fois soit un temps total de coupure de 96 minutes pour les PN 124 et 125 et de 108 minutes pour le PN SETRADA. Aujourd'hui pour les trains de voyageurs circulant entre 110 et 140km/h et les trains de fret, les PN 124 et 125 sont fermés 70 fois par jour. Ceci représente des fermetures respectivement de 1 minute et de 35 secondes pour les trains de voyageurs et de 2 minutes et 1 minute et 30 secondes pour les trains de fret. On peut estimer le temps cumulé de coupure journalière du PN 124 au maximum à 90 minutes et celui du PN 125 à 65 minutes. La mise en service du terminal va entraîner un doublement des temps de fermeture par rapport à la situation actuelle.

Si l'on se réfère à la situation antérieure à la fin des années 90 avec environ le même nombre de trains à destination de SETRADA que le projet d'autoroute ferroviaire, la situation était à peu près similaire en nombre mais différente en gêne avec des trains de 750 m. La mission a examiné les temps de fermeture qu'occasionnent ce type de train plus court. Elle a fait le constat que ceux-ci seraient beaucoup plus limités. En effet, lors des arrivées et départs vers le réseau principal, les trains passent à 60 km/h les PN dans la mesure où l'entrée sur la voie de service et donc le freinage s'effectuent 1 600 m plus loin. La fermeture se limite ainsi à 2 minutes. Depuis la voie de service vers le terminal, les fermetures se limitent à 4 minutes avec le gain de longueur et l'absence de perte de temps au démarrage, le train étant déjà lancé depuis la gare fret de Bayonne. Au global, l'augmentation du temps cumulé quotidien de fermeture des PN avec les 16 mouvements n'est plus que de 48 minutes pour le double pour les trains de 1050 m. On peut donc considérer que le projet entraînera un impact très supérieur à l'impact du trafic de pleine activité de SETRADA.

Sachant que chaque train va passer deux fois à chaque entrée ou sortie, le point crucial apparaît être la durée très longue des fermetures. En effet à durée cumulée égale, la gêne augmente et l'acceptabilité par les usagers diminue du fait de l'allongement de chaque fermeture. C'est cette raison qui motive la fixation à 10 minutes de la durée réglementaire de fermeture maximale d'un PN. Il est certain que l'on s'en approche et qu'elle risque d'être dépassée en cas d'incident technique. Ceci a conduit la commission d'enquête à recommander la mise en place d'une information sur le temps de fermeture prévisible des quatre PN afin d'adapter leur itinéraire, à l'instar des systèmes de compte à rebours utilisés sur les feux d'alternats de circulation sur les chantiers de travaux routiers. Questionnée, la SNCF indique que ce dispositif n'existe pas en matière ferroviaire et qu'il semble hautement improbable qu'il puisse être développé pour ce cas de Tarnos. En effet, il comporte une part de complexité technique majeure pour estimer les temps d'arrivée prévisionnels au niveau du PN des trains circulant à grande vitesse sur les deux voies principales. La fiabilité absolue des

² -Le temps de fermeture peut être estimé ainsi : temps d'annonce de 55 secondes, fermeture de 10 secondes, temps d'accélération d'une minute sur 150m jusqu'au PN, passage de 4 minutes et 10 secondes et ouverture, soit 6 minutes et 20 secondes pour le PN 125 et 5 minutes et 30 secondes pour le PN 124 sans l'accélération. Pour le PN SETRADA, à vitesse de 9km/h : 8 minutes dont une d'annonce et fermeture/ouverture.

systèmes ferroviaires inhérente aux risques et aux enjeux de sécurité, ne peut s'accommoder de systèmes du type de ceux mis en place dans les zones de chantier des routes secondaires.

Pour cette raison la mission a essayé d'approfondir l'analyse de l'impact sur la circulation urbaine et a parcouru les rues des quartiers du Boucau et de Tarnos dont le fonctionnement est dépendant des PN. Elle confirme les difficultés soulevées lors de l'enquête publique. Celles-ci tiennent d'une part à l'exiguïté de la totalité des rues et celle du passage supérieur de la rue Pierre Sénard, exiguïtés qui imposent des sens uniques, et d'autre part aux limitations d'entrée et sorties sur la RD85 pour des raisons évidentes de sécurité routière.

La mission relève en particulier que l'ensemble du quartier de la Cité des Forges, situé à cheval sur les communes du Boucau et de Tarnos, reste accessible en voiture, mais se trouve en situation d'accessibilité très diminuée lors des fermetures du PN124, élément tout particulièrement sensible puisque celui-ci les coupe de l'accès direct à l'intégralité des services et des commerces. Elle a aussi relevé que des équipements collectifs communs aux deux départements et générateurs de trafic étaient situés de part et d'autre des PN (lycée technique, centre de formation, foyer de jeunes travailleurs) ainsi que les collèges des deux communes. Enfin, les représentants de l'association de défense ont fait valoir que les coupures des PN étaient susceptibles de retarder fortement l'arrivée des secours (SDIS et SAMU). Dans la mesure où leur circuit d'accès offre la possibilité de choisir le trajet depuis le pont Grenet pour éviter les franchissements de PN, le risque n'existe pas en théorie. En pratique la gêne est réelle et nécessite d'être anticipée par une procédure bien calée et comprise.

4.2.4. L'avis de la mission

Malgré la proximité immédiate du réseau ferroviaire principal, la desserte du terminal souffre de trois handicaps : l'inscription dans un environnement urbain habité très proche des voies avec plusieurs passages à niveau, la forte densité bâtie et l'étroitesse de la voirie de ces quartiers qui limitent fortement les possibilités d'itinéraires alternatifs et enfin la nécessité d'un double passage des trains pour accéder au terminal. Ces quartiers ont connu pendant une dizaine d'année une situation de cette nature mais d'un impact nettement moindre. L'acceptabilité sociale des contraintes liées au développement industriel ayant diminué depuis cette époque, des mesures palliatives devraient être prises pour en atténuer les effets.

L'analyse faite au chapitre précédent fait ressortir l'importance du lancement des trains pour limiter la durée des fermetures des PN. Ceci fournit une piste de petite amélioration pour les trains de 1 050m en les faisant entrer et sortir de la voie principale à la vitesse maximum autorisée sur les aiguilles, soit entre 20 et 30 km/h, et en les reculant au maximum sur la voie de service, soit jusqu'à l'entrée du faisceau fret de Bayonne. Le gain d'1 minute sur chaque fermeture apparaît vraisemblable sur ces mouvements. Il sera moindre sur les mouvements vers le terminal compte tenu de la vitesse limite de 15 km/h sur l'embranchement particulier. Au total, un gain de temps cumulé de 10 minutes peut être escompté.

Une autre piste peut consister à fractionner les trains entre la voie de service et le terminal. Pour un mouvement sur deux, le temps de fermeture serait ainsi de 2 fois 4 minutes au lieu de 6 minutes. Cette solution qui induira un surcoût opérationnel estimé par VIIA Atlantique à 300 k€ par an, apportera un peu plus de confort sans cependant changer l'économie générale du problème de cohabitation.

Par ailleurs, la mission a fait le constat que la topographie des lieux comme la réalité économique ne permettent pas d'envisager la dénivellation des PN 124 et 122 ni le doublement du passage supérieur de la rue Pierre Semard. La dénivellation du PN 125 apparaît envisageable. Cependant, la proximité de l'Adour rendra ce projet beaucoup plus onéreux que celui d'une dénivellation normale. Si sa faisabilité technique est confirmée (passage inférieur en cuvelage sous le niveau du fleuve et raccordements aux voies environnantes) et que le financement des travaux est trouvé, la géométrie des lieux imposera une maîtrise foncière et une procédure d'utilité publique qui ne semblent pas compatibles avec le calendrier du projet d'autoroute ferroviaire. Aussi même si l'expertise apparaît judicieuse, la mission déconseille de fonder un espoir de réduction de l'impact du projet sur cette solution. Par ailleurs, réaliser un passage inférieur plus au sud du PN 125 peut se révéler économiquement plus réaliste mais posera de toutes façons le problème des incertitudes de l'utilité et du délai de la procédure d'utilité publique et n'apportera pas une réponse satisfaisante avec un allongement tout aussi important que le détour par le PN 122.

3. Réduire les impacts des fermetures des passages à niveau PN124 et PN 125, en termes de d'organisation et d'information du trafic ferroviaire.

- En termes d'organisation et d'information du trafic ferroviaire, il conviendrait que VIIA Atlantique :
 - Cale le passage des trains afin d'éviter les périodes de pointe maximale de trafic routier sur les PN. Lors de la négociation finale d'achat des sillons, ceci doit être précédé d'une étude plus fine à conduire en concertation avec les deux collectivités.
 - Mette en place un système d'applicatif internet et un ensemble de panneaux à message variable en bord des voies, donnant les décalages d'horaire des trains des jours J et J+1 . Ceci nécessite une convention entre VIIA Atlantique et les gestionnaires de voirie.
 - Définisse par convention une durée minimale entre deux fermetures du PN 125 qui ne pourra pas être inférieure à 15 minutes, afin de laisser une plage raisonnable de retour à un fonctionnement urbain normal.
 - Optimise les durées de fermeture soit en fractionnant en deux les trains, soit en permettant le recul des trains de 1000 m jusqu'à la limite du faisceau fret de Bayonne. Ceci nécessite une expertise technique préalable et peut faire ressortir le besoin d'équipements de voie supplémentaires.

4. Réduire les impacts des fermetures des passages à niveau PN124 et PN 125, en termes sécurité.

- En termes de sécurité, il conviendrait que :
 - SNCF Réseau installe un PN de type SL4 avec quatre demi-barrières sur le PN 125 à l'identique du PN 124 ; le financement n'est pas prévu à ce jour.
 - Les communes de Tarnos et Boucau modifient les Plans communaux de sauvegarde pour garantir un accès rapide des secours.

4.3. Le projet et l'aménagement urbain de la zone environnante

Trois documents de planification et d'urbanisme constituent le cadre de référence de cette partie du territoire : le SCOT de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes, le schéma directeur d'aménagement du port de Bayonne et le PLU de la commune de Tarnos. La mission a examiné l'avis très complet rendu par la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos et a complété par une demande d'informations et de documents auprès des DDT 40 et 64

4.3.1. La compatibilité du projet avec les documents de référence et la stratégie d'aménagement du territoire

Le SCOT a été approuvé en février 2014. Son périmètre englobe toute l'aire de l'agglomération de Bayonne ainsi que le sud des Landes qui lui est très étroitement lié, dont en particulier la communauté de commune du Seignanx et Tarnos. Le SCOT a été réalisé par l'Agence d'Urbanisme Adour Pyrénées dont le Seignanx est un des territoires membres. Dans son axe stratégique « Elaborer une stratégie foncière adaptée au projet », il identifie Tarnos avec ses 12 000 habitants comme une petite ville du cœur d'agglomération appelée à porter sa part de la production de logements neufs (25 % de l'ensemble de la production totale pour ce type de communes) et le Seignanx comme une zone de développement périphérique significative avec 13 % de cette même production. La dynamique de croissance de population de Tarnos qui a fléchi à 1 % par an sur la période 2006- 2011 devrait ainsi se poursuivre. Le SCOT ne spatialise pas plus précisément les zones de développement préférentielles au niveau infra-communal.

Dans son axe stratégique « Développer l'offre de transport alternative au tout camion », le PADD du SCOT cite l'autoroute ferroviaire parmi les atouts pour y parvenir, sans localiser l'emplacement du projet. Dans son axe stratégique intitulé : « Assurer un développement urbain équilibré adossé aux ressources locales », le SCOT positionne l'ensemble des zones d'activité de ce secteur comme des zones d'activité économiques d'intérêt supérieur qualifié de « supra SCOT », sous l'intitulé de zones « portuaire et industrialo-portuaire – grandes infrastructures », ouvrant la possibilité à des activités logistiques du type de celles du terminal de l'autoroute ferroviaire. Les documents littéraires et cartographiques confirment cette destination sans ambiguïté de même que le rôle de la RD85 comme un axe structurant pour l'accessibilité des marchandises sur le territoire. L'enjeu de l'aménagement cité plus avant pour séparer les trafics avec le projet de RD85e du département des Landes, est explicitement repris.

Cependant, il importe de relever que le Syndicat du SCOT ne semblerait pas avoir été formellement consulté dans le cadre de la procédure de modification du PLU de Tarnos conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. Seul le bureau du syndicat a émis un avis négatif au motif de l'insuffisance des éléments communiqués pour mesurer l'impact de ce projet. Lors de la visite sur place, le maire de Tarnos a laissé entendre que cet élément pouvait constituer un point de fragilité du dossier tant sur la forme que sur le fond. L'analyse de la solidité juridique du dossier n'entrant pas dans le champ de la lettre de mission, celle-ci s'est contentée de relever ce point.

Le schéma directeur d'aménagement du port a été préparé par le Conseil régional d'Aquitaine en concertation avec les collectivités (départements et communes riveraines) et les acteurs socio-économiques du territoire. L'établissement de ce schéma a été engagé en 2012 pour déboucher par son adoption en décembre 2013 après validation par tous les acteurs. Dans la zone aval en rive droite de l'estuaire,

dénommée Port-Aval, le schéma prévoit une restructuration des espaces portuaires pour offrir des opportunités de développement à ce qui est qualifié de « cœur économique du port de Bayonne qui jouxte la zone industrialo-portuaire de Tarnos ». Parmi les atouts de cette zone, est identifiée au premier chef la qualité des dessertes routières et ferroviaires. Le rôle structurant de la RD85 pour les activités économiques à flux lourds s'en trouve encore conforté et le projet d'aménagement de la RD85e est inscrit en première priorité pour permettre le contournement de la zone portuaire depuis le giratoire de l'Industrie et améliorer la cohabitation entre ces activités et les besoins des riverains.

Le PLU de la commune de Tarnos a été approuvé en février 2005. C'est donc un document ancien qui est en cours de révision dans le cadre de l'élaboration du PLU intercommunal du Seignanx. Au terme d'une analyse fouillée, la commission d'enquête a rendu un avis favorable sans réserve à la modification du PLU pour mise en compatibilité avec le projet. Cette modification consiste à reclasser en zone Uei (activités économiques et industrielles) la partie de l'emprise existante et déjà aménagée en parking de SETRADA qui sera cédée à VIIA Atlantique. La commission a apprécié que ce reclassement ne portait pas atteinte au développement urbain de la commune et ne modifie pas l'économie générale du PADD (plan d'aménagement et de développement durable) du PLU qui prévoit que les zones d'extension urbaines seront situées à l'est de la voie ferrée. La commission a de plus relevé que la partie de la zone Uhp1 (développement urbain limité) qui jouxte le terminal est déjà très largement utilisée par les installations sportives avec un stade et par la station d'épuration qui doit être étendue, confirmant en cela le peu d'enjeu voire le caractère inopportun de construction de maisons individuelles supplémentaires sur un terrain en propriété communale. Lors de la visite, la commune qui est propriétaire des terrains qui jouxtent le terminal n'a pas émis l'intention d'y installer d'habitations supplémentaires.

4.3.2. L'avis de la mission

À l'analyse de l'ensemble de ces éléments et après visite du site, la mission considère que le projet d'implantation du terminal de l'autoroute ferroviaire - parce que situé au cœur de la principale zone industrielle et logistique de l'agglomération - s'inscrit dans la stratégie transcrite dans les schémas de développement territoriaux opposables. Ensuite, elle constate que les infrastructures de desserte routière et ferroviaire ont été aménagées de longue date pour répondre à cette volonté stratégique de développement industriel et logistique du secteur et que tous les moyens sont mis en œuvre pour que cette destination soit pérenne. Enfin, elle estime que le projet n'est pas de nature à limiter les capacités de développement urbain de la commune de Tarnos qui seront définies à l'échelle intercommunale dans le PLU en cours d'élaboration, en cohérence avec les objectifs du SCOT. Elle émet cependant la recommandation que l'État procède à une vérification complète du respect de tous les éléments de procédure au titre du code de l'urbanisme.

<p><i>5. Procéder à une vérification du respect de tous les éléments de procédure au titre du code de l'urbanisme.</i></p>
--

Conclusion

La plateforme de transbordement de Tarnos est un des éléments essentiels du projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Sa réalisation est vivement contestée par la ville de Tarnos et une association de défense s'est constituée contre le projet. La mission lancée à la demande du Secrétaire d'État aux transports visait à apprécier la bonne évaluation des impacts environnementaux et à proposer en tant que de besoin des mesures complémentaires visant à les réduire, compenser ou annuler.

La commission d'enquête créée en application des la réglementation sur l'environnement a rendu un avis favorable à l'aménagement de cette plateforme, accompagné de recommandations et réserves sur certains impacts environnementaux. La mission n'a pas identifié d'impact environnemental mal apprécié à l'issue d'un examen du dossier sur pièces et une visite du site, et ne recommande pas de mesures complémentaires à celles préconisées par la commission.

Mais la mission a souhaité approfondir la nature et l'importance d'impacts du projet identifiés par VIIA Atlantique dans l'étude d'impact et notés par la commission : les perturbations qu'apporteront les passages des trains dans les communes de Tarnos et Boucau avec la fermeture de passages à niveau. La mission estime que ces impacts sont plus significatifs que ne le laissent penser ces documents et qu'un éventail de mesures d'exploitation, et même d'investissements si c'est possible sur le terrain, sont à prévoir pour les atténuer dans une large mesure. Ces impacts illustrent la difficulté à accueillir des trains de marchandise de 1 050 m dans un environnement urbain dense.

Michel BELLIER



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Denis CLEMENT



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Frédéric DUPIN



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission

29/1/2015



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le **20 JAN. 2014**

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

à

Monsieur le Vice-président du
Conseil général de l'environnement et du
développement durable

Référence : SE_TRANSPORTS/IMD15000572
Objet : lettre de saisine AFAT au CGEDD

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique porté de longue date par l'Etat, les Régions Aquitaine, Centre, Ile de France, Nord Pas de Calais et Poitou Charente et Réseau Ferré de France (RFF), associés dans le cadre d'un comité de pilotage, a été conçu dans le sens de l'intérêt général et du développement durable. Il a pour objectif de reporter environ 85.000 poids lourds par an, soit 10 % du trafic annuel, de la route vers le rail entre le nord et le sud-ouest de la France. Prévus par l'article 11 de la loi 2009-967 du 3 août 2009, il est un élément important de la politique de développement du report modal et de transport de fret par voie ferroviaire, contribuant à l'objectif de développement durable et de transition énergétique, en ciblant des transporteurs routiers qui n'utilisent pas le transport combiné ferroviaire.

Pour la mise en œuvre de ce projet, l'Etat a conclu, le 20 mars 2014, un contrat de concession avec la société VIIA Atlantique portant sur le financement, la mise en place, l'exploitation, l'organisation et le fonctionnement du service d'autoroute ferroviaire atlantique.

Il s'agit d'un projet innovant, principalement par la mise en circulation de trains de grande longueur (plus de 1000 m), composés de 30 wagons pouvant emporter 60 semi-remorques par rotation, dans le but notamment de promouvoir cette configuration, génératrice de gain de productivité, auprès de l'ensemble des opérateurs de fret du marché.

L'autoroute ferroviaire Atlantique empruntera le réseau ferré national sur environ 1050 km, et reliera un terminal dont l'implantation est prévue à Dourges, à proximité de Lille dans le Nord-Pas-de-Calais, à un terminal prévu à Tarnos à proximité de Bayonne, à la frontière espagnole dans le sud de l'Aquitaine. Ces deux terminaux doivent être créés sur des sites accueillant déjà des activités ferroviaires dans le cadre de la mise en place du service qui sera accessible aux camions de dimension standard.

Certains opposants à la réalisation de ce projet dénoncent aujourd'hui particulièrement l'impact sur l'environnement de la création de la plateforme de transbordement prévue à Tarnos malgré l'étude d'impact soumise à enquête publique.

Hôtel de Roquette - 246, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

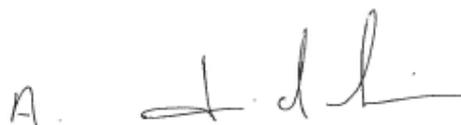
Je vous demande en conséquence, à partir des éléments du dossier, des prescriptions et recommandations de l'enquête publique et des entretiens que vous pourrez conduire avec les acteurs locaux, de faire un point précis sur l'impact environnemental lié à l'implantation de la future plateforme de transbordement à Tarnos.

Je souhaite en particulier que vous vous attachiez à évaluer si l'ensemble des impacts potentiels a été étudié, pris en compte et des mesures adaptées proposées afin d'éviter, réduire ou compenser ces impacts sur ce site.

Je souhaite également que vous évaluiez la pertinence et la complétude des réponses apportées par les différents maîtres d'ouvrage aux réserves et recommandations de la commission d'enquête.

Dans ce contexte, vous me ferez toutes propositions que vous jugerez pertinentes afin d'améliorer l'insertion de l'implantation de la plateforme prévue à Tarnos dans l'environnement et de réduire l'impact de cette implantation.

Je souhaite recevoir vos premiers éléments de conclusion pour le début du mois de mars et votre rapport complet pour la fin du mois de mars.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'A' followed by a stylized cursive name.

Alain VIDALIES

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Hamayon	Véronique	Secrétariat d'Etat aux transports	Directrice de cabinet	4/03/2015
Saint-Blancard	Patrice	Secrétariat d'Etat aux transports	Conseiller technique	4/03/2015
Guimbaud	Thierry	Direction des Services de Transport, MEDDE	Directeur	26/02/2015
Pajon	Florence	Mission intermodalité fret, DST - MEDDE	Chef de la mission	26/02/2015
Baudoin	Emmanuelle	DREAL Aquitaine	Directrice	9/04/2015
Criqui	Gérard	DREAL Aquitaine	Directeur-adjoint	9/04/2015
Serrus	Laurent	Service mobilités, transports et infrastructure, DREAL Aquitaine	Chef de service adjoint	9/04/2015
Legay	Anne	Service mobilités, transports et infrastructure, DREAL Aquitaine		
Federman	Luc	Région Aquitaine	Directeur général adjoint des services	9/04/2015
Duranton	Jean-François	Région Aquitaine	Directeur infrastructures et logistique	9/04/2015
Lespade	Jean-Marc	Tarnos	Maire	10/04/2015
Fontenas	Pierrette	CTAFT	Présidente	10/04/2015
Le Guilloux	Thierry	VIIA Atlantique	Président	4/03/2015
Martinet-AlixLagarde		VIIA Atlantique	Directeur des études et achats	4/03/2015

3. Glossaire des signes et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ASF	Autoroutes du sud de la France
CLIS	Commission locale d'information et de surveillance
CTAFT	Association contre le terminal de l'autoroute ferroviaire à Tarnos
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
PL	Poids lourds
PLU	Plan local d'urbanisme
PN	Passage à niveau
RD	Route départementale
SCOT	Schéma de cohérence des territoires

