



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous (64)

n°Ae : 2012-74

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 23 janvier 2013 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous (Pyrénées-Atlantiques).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Lafitte, Letourneux, Malerba, Schmit.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Guth, MM. Féménias, Lagauterie, Ullmann.

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Pyrénées-Atlantiques, le dossier ayant été reçu complet le 9 novembre 2012.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté le ministre chargé de la santé par courrier du 12 novembre 2012.

L'Ae a consulté le préfet des Pyrénées-Atlantiques au titre de ses compétences en matière d'environnement et a pris en compte sa réponse en date du 18 décembre 2012.

L'Ae a consulté la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Aquitaine par courrier et a pris en compte sa réponse en date du 7 décembre 2012.

Sur le rapport de Mme Marie-Odile Guth et M. François Vauglin, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Réseau Ferré de France présente un projet de réouverture des circulations ferroviaires de voyageurs entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous dans la vallée d'Aspe (Pyrénées-Atlantiques), pour un montant de 100 millions d'euros financés par la Région Aquitaine. Cette ligne de 24,5 km constituait autrefois une section de la liaison transpyrénéenne Pau – Canfranc, passant par le tunnel du Somport.

Le projet nécessite la création de trois haltes, la remise à niveau complète de cette ancienne voie et de ses ouvrages d'art, la suppression ou l'aménagement des passages à niveau, et la protection de la voie contre le risque de chutes de blocs. Les principaux enjeux environnementaux concernent la protection des eaux et des milieux naturels.

Nonobstant l'absence de rentabilité socio-économique du projet, l'Ae a apprécié la qualité d'ensemble du dossier, particulièrement clair, bien documenté, hiérarchisé et illustré.

La méthodologie de prise en compte des enjeux environnementaux lors du chantier est présentée de manière précise et détaillée.

Toutefois, certaines opérations ne sont pas incluses dans l'évaluation environnementale présentée. Il en est ainsi des travaux de débroussaillage qui ont été réalisés en 2008 pour préparer ce projet, et des travaux connexes sont prévus : accès routiers aux haltes, parkings, routes et chemins à détourner... L'Ae recommande d'étendre l'étude d'impact à l'ensemble des travaux liés au projet.

Une station importante d'Aigremoine élevée a été identifiée en gare de Bedous et sera détruite en grande partie. Les mesures correspondantes pour l'évitement, la réduction ou la compensation ne sont présentées qu'en des termes très généraux, leur présentation détaillée étant renvoyée au dossier de demande de dérogation. L'Ae recommande de préciser l'ensemble des mesures prévues dès l'étude d'impact.

Un secteur de 2 km de la ligne est identifié comme site de franchissement de l'ours et de la grande faune. Le projet prévoit à cet endroit d'installer une palissade de 2,50 mètres de hauteur, créant ainsi une rupture de la continuité écologique. L'Ae recommande d'étudier des solutions évitant cette rupture.

La question d'une réouverture ultérieure de l'ensemble de la liaison ferroviaire Pau – Canfranc est posée par les acteurs locaux, institutionnels ou associatifs. Le dossier n'évoquant pas cette possibilité, l'Ae recommande de présenter l'état de la question d'une éventuelle prolongation de la ligne vers l'Espagne.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

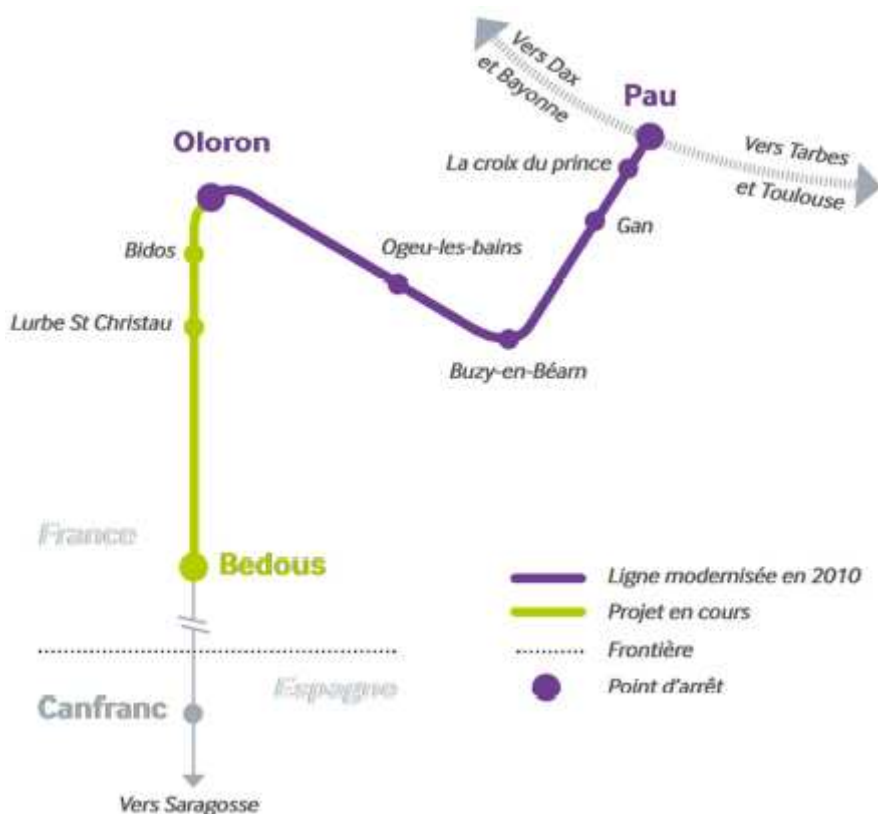
Placé sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France (RFF), le projet consiste à réhabiliter la liaison ferroviaire de voyageurs située entre les communes d'Oloron-Sainte-Marie et Bedous (Pyrénées-Atlantiques) au sud-ouest de Pau, sur un tronçon de voie unique de 24,5 km de long antérieurement électrifié.

Il participera au désenclavement de la vallée d'Aspe.

Son tracé appartient à l'ancien axe ferroviaire international établi entre Pau et Canfranc (Espagne) qui, long de 93 km et achevé en 1928, a transporté :

- jusqu'en 1970, des voyageurs et du fret, sur la section comprise entre Bedous et Canfranc² après la frontière ;
- jusqu'en 1980, des voyageurs et du fret, sur le tronçon circulant d'Oloron-Sainte-Marie à Bedous ;
- jusqu'en 1985, du fret, sur ce même parcours.

La section comprise entre Pau et Oloron-Sainte-Marie a été remise en service en 2010 pour les voyageurs, sur la base de huit trajets allers-retours par jour (TER³), le reste de la ligne étant desservi par des autocars jusqu'à Canfranc⁴.



Contexte ferroviaire général du projet

² Le trafic sur cette section a été interrompu suite à un accident qui détruisit le pont de l'Estanguet au sud de Bedous.

³ Transport Express Régional.

⁴ Sur la base de quatre allers-retours/j avec une moyenne de cinq personnes par trajet.

1.1 Le contexte

Depuis Oloron-Sainte-Marie, la voie ferrée, non entretenue depuis 1985⁵, arpente le piémont pyrénéen et pénètre à mi-parcours dans la chaîne montagneuse par la vallée d'Aspe à Escot. Cette vallée est empruntée par la rivière nommée « le gave d'Aspe » ainsi que par la RN 134 qui conduit à Saragosse en Espagne par le tunnel ou le col du Somport. Ces trois axes, ferré, routier et aquatique utilisent la même vallée et la même continuité écologique et se retrouvent souvent étroitement parallèles sur de courtes sections.



Zone de jumelage entre la voie ferrée, la RN 134 et le gave d'Aspe

L'opération concerne dix communes⁶ du piémont oloronais et de la vallée d'Aspe. Les habitants, les collectivités, les socio-professionnels et les associations ont été régulièrement informés sur le contenu du projet par le conseil régional d'Aquitaine, le maître d'ouvrage et son mandataire⁷, entre juin 2011 et février 2012 par le biais de lettres et réunions d'information, dont trois publiques.

Le projet a vocation d'aménagement du territoire et est entièrement financé par la Région Aquitaine sur fonds propres en investissement⁸ et en fonctionnement (exploitation, maintenance). Le coût global du projet présenté est estimé à 100,43 M€ (janvier 2010). Sur un montant de 89,538 M€ de travaux, 1,8 M€ sont consacrés aux mesures environnementales soit environ 2%.

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

Les travaux de remise à niveau de la voie et des ouvrages de la ligne Oloron-Sainte-Marie – Bedous comprennent :

- la rénovation complète de la voie, de sa plate-forme, des ouvrages hydrauliques et des ouvrages en terre (remblais, déblais) ;
- le traitement du risque de chutes de blocs ;
- le remplacement d'ouvrages d'art et d'ouvrages métalliques (pont-rails, tabliers et gardes-corps) ;
- la rénovation des murs de soutènement et de six tunnels ;
- l'aménagement des vingt-sept passages à niveau (PN) et la création de trois haltes, à Bidos, Lurbe-Saint-Christau, et Bedous⁹.

Sur les vingt-sept passages à niveau de la ligne :

- dix seront supprimés (dont deux seront dénivelés¹⁰) ;

⁵ Les équipements électrique et de signalisation ont été anciennement démantelés.

⁶ Oloron-Sainte-Marie, Bidos, Gurmençon, Asasp-Arros, Eysus, Lurbe-Saint-Christau, Escot, Sarrance, Osse-en-Aspe, Bedous.

⁷ Entreprise d'ingénierie SYSTRA.

⁸ Des fonds européens sont prévus sur l'investissement.

⁹ Les bâtiments voyageurs des anciennes gares ont été vendus, à l'exception de celui d'Oloron toujours en service.

- seize seront automatisés ;
- un sera maintenu à usage piéton.

Les travaux seront réalisés de jour, en dehors des week-ends et des jours fériés, de fin 2013 à fin 2015 pour une mise en service prévue fin 2015.

Quatre trajets allers-retours desserviront la ligne entre Oloron et Bedous et deux trajets allers-retours supplémentaires par jour en heures de pointe seront programmés entre Oloron et Bidos.

En tenant compte de la déclivité et des rayons de courbure de la ligne, les rames¹¹ afficheront une vitesse maximale de 90 km/h.

Le projet ne prévoit pas d'activité de fret, mais le gabarit ferroviaire retenu est compatible avec la reprise de ce type de trafic.



Exemples d'insertion de la voie dans son environnement (PN 50 et PN 34)

1.3 Le programme dans lequel s'insère le projet et les autres projets connus

1.3.1 La réouverture d'une liaison transpyrénéenne

En prenant en compte l'activité ancienne de la ligne, liée tant au fret qu'au trafic des voyageurs, l'existence globale du réseau jusqu'à la frontière espagnole, les demandes exprimées localement¹², le volume des travaux engagés, le trafic routier important de la RN 134 et la rentabilité actuelle du projet peu probante, le lecteur peut s'étonner que l'étude d'impact reste muette sur la question d'une éventuelle prolongation et rénovation de la ligne ferroviaire au-delà de Bedous jusqu'à Canfranc.

Si la réouverture totale de la ligne impliquerait la réalisation d'études techniques préalables (et notamment de trafic pour évaluer l'apport d'une meilleure intégration de la liaison Oloron – Bedous au réseau ferroviaire), cette hypothèse pourrait néanmoins être mentionnée dans la réflexion menée dans le cadre du présent projet

¹⁰ La route passera sous la voie ferrée aux PN 50 et PN 55. Le passage à niveau n°46 sépare en deux une exploitation agricole, corps de ferme d'un côté et hangar et exploitation de l'autre. Il est prévu à usage unique de l'exploitant avec mise en place de la signalisation nécessaire à sa sécurisation (« privatisation » du PN) selon le dossier remis à l'Ae. Il a été indiqué par oral aux rapporteurs que celui-ci serait peut-être finalement dénivelé.

¹¹ Les TER seront composés d'une seule rame, l'infrastructure prévoyant la possibilité d'utiliser deux rames.

¹² On pourra se reporter à des articles de la presse locale (<http://www.ladepeche.fr/article/2007/09/07/12926-la-gare-de-canfranc-vers-la-reouverture.html>) ou <http://www.ladepeche.fr/article/2008/01/11/425393-tht-la-france-et-l-espagne-vont-se-rebrancher.html>), wikipedia ([http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Pau_à_Canfranc_\(frontière\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Pau_à_Canfranc_(frontière))), l'association CRELOC (comité pour la réouverture de la ligne Oloron – Canfranc, <http://creloc.intermodalite.com>), ou le Conseil Régional d'Aquitaine (<http://aquitaine.fr/politiques-regionales/infrastructures-de-transport/projets-ferroviaires.html>) qui présente la réouverture de Pau – Canfranc comme un programme composé de trois étapes : la modernisation de Pau-Oloron (achevée en janvier 2011), la remise en exploitation de Oloron – Bedous (objet du présent dossier), puis l'ouverture jusqu'à Canfranc si un soutien européen peut être mobilisé.

afin d'examiner l'existence éventuelle d'un programme d'ensemble au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter l'état de la question d'une éventuelle prolongation de la ligne ferroviaire vers l'Espagne et d'avancer les éléments potentiels et les éventuelles données techniques et environnementales disponibles qui seraient à prendre en compte sur la base de cette hypothèse dans le projet actuel.

1.3.2 Les travaux préparatoires et connexes

Le dossier mentionne de manière relativement elliptique les travaux de débroussaillage ayant été opérés entre février et mai 2008. Or l'étude d'impact préconise l'évitement de ce type de travaux sur une partie de cette période, en raison des dérangements ou destructions possibles notamment de reptiles et d'avifaune ou de leurs habitats. L'incidence de destructions éventuelles sur les résultats des inventaires n'est pas exposée alors qu'il s'agit d'une opération du projet.



Zone de débroussaillage (2008) entre Escot et Lurbe-Saint-Christau (source : site web du CRELOC)

Par ailleurs, la réouverture de la ligne ferroviaire nécessite certains travaux de voirie (en particulier, accès et parkings au niveau des haltes, routes et chemins détournés ou créés en conséquence des suppressions de passages à niveau) placés sous la maîtrise d'ouvrage des collectivités locales. L'emprise des équipements nécessaires est indiquée dans le dossier, mais leurs impacts ne sont pas décrits.

S'agissant d'opérations constituant une unité fonctionnelle avec le projet de réouverture de la ligne ferroviaire, l'Ae recommande d'étendre l'étude d'impact à l'ensemble des travaux liés au projet.

2 Procédures relatives au projet

La pièce du dossier intitulée « présentation de l'enquête », qui décrit la maîtrise d'ouvrage, l'objet et les conditions de l'enquête, et la procédure administrative, s'avère très utile pour la compréhension du public.

Les dispositions du code de l'environnement s'appliquant à ce projet sont celles postérieures à l'entrée en vigueur du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.

Le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en vertu de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Il fera l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement¹³, portant aussi sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Par ailleurs, le projet prévoyant la suppression de dix passages à niveau, une enquête publique « commodo et incomodo » sera conduite¹⁴.

Le projet est concerné par cinq zones Natura 2000¹⁵. Le dossier comporte une étude d'incidences Natura 2000¹⁶.

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 La présentation de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire, de bonne facture, bien hiérarchisée, documentée, cartographiée et illustrée. Le découpage des pièces du dossier par cahiers et les synthèses encadrées rédigées en fin de chapitre en facilitent la lecture.

3.2 Analyse de l'état initial

Les données relatives à l'état initial de l'étude d'impact portent sur le relief, la morphologie et la géologie, les eaux souterraines et superficielles, le climat, les risques, le milieu naturel, le paysage, le patrimoine et le milieu humain (bruit inclus). Elles sont clairement illustrées, renseignées et référencées, les enjeux sont identifiés.

3.2.1 Le périmètre d'étude

Les études environnementales ont été effectuées sur une bande de 500 mètres localisée de part et d'autre de la ligne ferroviaire existante entre Oloron et Bedous, constituant ainsi un fuseau de 1 000 mètres.

3.2.2 Les milieux naturels

L'opération est concernée par la présence de cinq zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF¹⁷). Trois sont répertoriées en type II : « Réseau hydrographique du gave d'Oloron et de ses affluents », « Vallée d'Aspe » et « Massifs forestiers et landes du Bugangue et de Labaig ».

¹³ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

¹⁴ Arrêté modifié du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.

¹⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

¹⁶ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26

Les deux autres sont de type I : « Massif calcaire du pic du Trône du Roi » et « Massif calcaire du pic Roumandares, du pic de l'Ourlène, du pic Mailh Massibe, des bois d'Aran et de Gey ». Elles recensent des espèces végétales et animales (salmonidés), mammifères (isards, lynx) et oiseaux (rapaces) liées à la richesse des milieux rencontrés (réseau hydrographique, massif forestier, prairies, falaises et éboulis calcaires).

La voie ferrée traverse quatre sites Natura 2000 et est concernée par un cinquième localisé en amont : FR 7200792 : « Le gave d'Aspe et le Lourdios » (SIC), FR 7200745 : « Le massif du Montagnon » (SIC), FR 7200747 : « Le massif du Layens » (SIC), FR 7212007 « Eth Thuron des Aureys », massif favorable aux grands rapaces qui a fait l'objet d'un classement en zone de protection spéciale (ZPS) en 2006. Le cinquième site (FR 7200791) « le gave d'Oloron et marais de Labastide-Villefranche » (SIC) se trouve en amont hydraulique de la voie et n'est donc concerné que par d'éventuels impacts indirects de l'opération.

L'aire d'étude est située dans l'aire optimale d'adhésion du Parc national des Pyrénées (PNP) à partir de la commune d'Escot. La compatibilité du projet avec la charte du PNP récemment approuvée est prise en compte dans l'étude d'impact.

Les inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés sur 44 jours répartis entre mars 2010 et septembre 2011. Ils ont notamment permis de déterminer sur et sous la voie ferrée la présence de stations d'Œillet superbe (*Dianthus superbus*), espèce protégée au niveau national, et situées dans les friches de la gare de Bedous, d'Amaranthe de Bouchon (*Amaranthus bochonii*) et d'Aigremoine élevée ou odorante (*Agrimonia procera*), espèces protégées au niveau régional.

En terme piscicole, le gave d'Aspe, cours d'eau de 1^{ère} catégorie, et ses frayères accueillent un peuplement de qualité (Truite fario), des espèces migratrices (Anguille, Truite de mer et Saumon atlantique) et patrimoniales (Loutre et Desman des Pyrénées¹⁸). Continuités écologiques majeures de la vallée, qui elle-même constitue un corridor naturel encaissé, le gave et sa ripisylve restent sensibles à toute pollution. Le projet a recherché des solutions d'évitement.

Trois espèces de rapaces nichent dans les falaises de la vallée, le Vautour fauve (*Gyps fulvus*), le Faucon pèlerin (*Falco peregrinus*) et le Vautour percnoptère (*Néophron percnopterus*). Les deux premiers sont protégés au niveau national et européen¹⁹ et voient leurs effectifs s'accroître suite à la mise en place de programmes de réintroduction.

Le Vautour percnoptère²⁰ est mentionné en tant qu'espèce « en danger » dans la liste rouge des espèces menacées en France ; il bénéficie également de plans nationaux de restauration. La cartographie des enjeux environnementaux présente les zones de nidification du Vautour percnoptère. Toutefois, ces zones sont classées en zones de sensibilité périphérique et en zones de sensibilité majeure, sans distinction sur les cartes.

L'Ae recommande de compléter la cartographie des enjeux par la présentation des zones de sensibilité majeure du Vautour percnoptère et de préciser si certaines de ces zones sont concernées par les travaux liés au risque de chute de pierres ou de blocs.

La présence de l'ours est potentielle entre Bedous et Escot sur un site de franchissement de la vallée par la grande faune sauvage.

Les reptiles, Lézard des murailles (*Podarcis muralis*) et Lézard vert (*Lacerta bilineata*), sont présents le long des voies et du ballast, principalement pour chasser et non pour se reproduire. Les chiroptères fréquentent peu les tunnels ferroviaires au profit d'anfractuosités et cavités naturelles plus propices à leur habitat et leur hibernage.

Les entités paysagères de la vallée, bien décrites dans le dossier, ne sont pas altérées par cette infrastructure existante et en voie de rénovation.

¹⁷ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹⁸ Petit mammifère insectivore semi-aquatique endémique des Pyrénées.

¹⁹ Annexe I de la Directive Oiseaux, annexe II de la convention de Bonn, annexe II de la convention de Berne.

²⁰ Quatorze couples ont été identifiés en vallée d'Aspe en 2011. Il est inscrit à l'annexe I de la Directive Oiseaux et en annexe II de la convention de Berne. En tant qu'espèce migratrice, la convention de Bonn lui accorde un statut de protection à l'échelle mondiale.

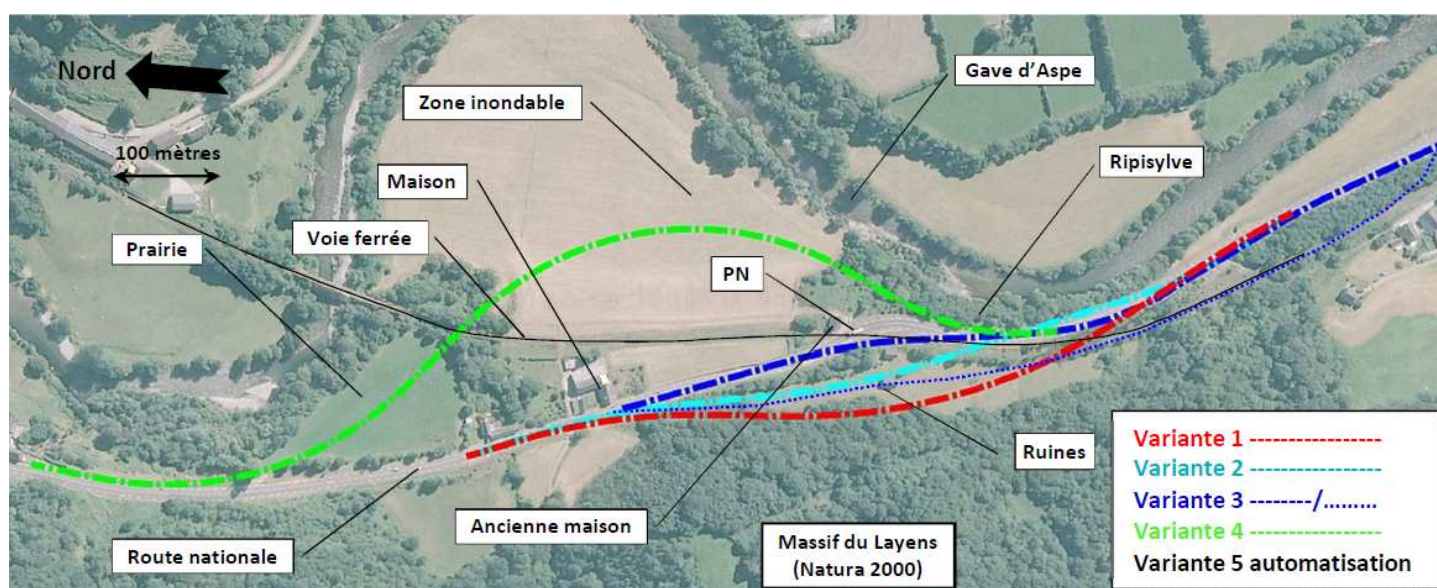
3.3 Analyse des variantes et raisons environnementales du choix retenu

Au regard de la nature du projet, les variantes présentées portent uniquement sur les haltes à prévoir et sur les modalités de suppression de certains passages à niveau.

Le choix d'implantation des trois haltes a été établi sur la base de trois scénarios de schémas de desserte. Il est clairement décrit et n'appelle pas d'observations.

3.3.1 La suppression des passages à niveau

Sur les dix passages à niveau supprimés, deux le seront par dénivellation de voies routières, le PN 50 et le PN 55 pour lesquels respectivement cinq et huit variantes sont présentées et analysées. Les tableaux de comparaison des critères techniques, hydrauliques et environnementaux de ces variantes sont particulièrement explicites.



Les cinq variantes étudiées pour la suppression du PN 50

3.3.2 La justification socio-économique du projet et l'évaluation des consommations énergétiques

Le dossier comporte une pièce intitulée « évaluation socio-économique », qui présente les mêmes qualités que l'étude d'impact. Elle démontre l'absence de rentabilité du projet, dans un contexte de substitution de l'offre routière sur Oloron – Bedous par une offre ferroviaire là où la liaison Oloron – Bedous – Canfranc, actuellement assurée par car, affiche un remplissage moyen de cinq passagers (l'étude de trafic évalue la future fréquentation à une moyenne d'environ une dizaine de passagers par train).

Le bénéfice actualisé net (BAN) à l'année 2014 est négatif à hauteur d'environ -200 M€, supporté par la Région Aquitaine en ses deux qualités d'autorité organisatrice des transports et de gestionnaire d'infrastructure. Pour les clients du ferroviaire, les tiers (externalités liées à la sécurité routière, la pollution, le bruit) et l'État, le BAN est en revanche légèrement positif.

Pour les mêmes raisons liées à la faible fréquentation, l'évaluation des consommations énergétiques conduit à un bilan carbone positif sur cinquante ans d'exploitation d'un total de 470 t équivalent carbone évitées. Ce calcul ne tient pas compte de la phase travaux.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'apprécier l'évolution de ces paramètres en cas d'achèvement du programme de réouverture de la ligne ferroviaire Oloron – Canfranc, et d'évaluer les consommations liées à la phase travaux dans le bilan carbone.

3.4 Analyse des impacts du projet en phase travaux et mesures associées

La prise en compte des enjeux environnementaux sera assurée dans le cadre d'un plan d'assurance environnement (PAE). Une notice de respect de l'environnement (NRE) sera établie à l'intention des entreprises lors de leur consultation, leur permettant ainsi d'établir un schéma organisationnel du plan de respect de l'environnement (SOPAE). La transmission des engagements du maître d'ouvrage aux entreprises assurant la maîtrise d'œuvre est bien décrite.

L'étude d'impact indique de façon sibylline qu'un responsable environnement sera désigné, sans pour autant préciser ses qualifications exactes, la fréquence de ses interventions et son appartenance ou non aux équipes du maître d'ouvrage ou des entreprises.

L'Ae recommande que le suivi des mesures environnementales soit régulièrement réalisé par un spécialiste en écologie et que le suivi du respect des engagements environnementaux soit l'objet d'une publication internet systématique.

3.4.1 Flore

Les mesures relatives aux stations d'espèces protégées stipulent bien les risques de destructions potentielles et la nécessité de mettre en place des clôtures de protection en particulier pour l'Œillet superbe. Un état des lieux préalable et postérieur au chantier sera organisé ainsi qu'un suivi par un spécialiste dans le cadre de la NRE.

Les stations d'Amaranthe de Bouchon et d'Aigremoine élevée (dont une station importante sera inévitablement détruite en grande partie dans la gare de Bedous²¹) feront l'objet d'une demande de dérogation pour destruction d'espèces ou d'habitat d'espèces protégées. Des mesures compensatoires seront proposées lors de cette phase.

L'Ae rappelle que l'étude d'impact doit décrire avec suffisamment de précision les impacts du projet et les mesures prises concernant les milieux et les espèces protégées. Elle recommande de compléter le dossier en présentant les mesures qui seront prises pour l'Amaranthe de Bouchon et l'Aigremoine élevée. Concernant cette dernière, elle recommande d'exposer les mesures d'évitement, de réduction, ou à défaut de compensation prévues concernant la station de la gare de Bedous.

3.4.2 Faune sauvage

L'Ae a bien noté que l'étude d'impact stipulait que les travaux de sécurisation des parois rocheuses seraient réalisés en dehors des périodes de reproduction des rapaces, soit de mi-septembre à fin février, ce qui pour le Vautour percnoptère correspond à sa période de migration.

L'Ae note avec intérêt que les impacts sur l'avifaune commune ont été pris en compte dans l'étude d'impact.

3.4.3 Eaux souterraines et superficielles

Les mesures de réduction d'impact et d'accompagnement sont correctement décrites et détaillées ainsi que les mesures de suivi instaurant un protocole comprenant l'établissement d'un état zéro et des mesures hebdomadaires des paramètres hydrographiques. Les interventions auront lieu en dehors des périodes de reproduction de la faune aquatique (de novembre à mars) soit d'avril à octobre et il est indiqué que les interventions dans les lits mineurs seront évitées au maximum sans être toutefois exclues, renvoyant les mesures spécifiques à une déclaration auprès des services de la police de l'eau.

L'Ae rappelle que l'étude d'impact doit décrire avec suffisamment de précision les impacts du projet et les mesures prises concernant les milieux, notamment aquatiques. Elle recommande de compléter le dossier en présentant les mesures qui seront prises en cas d'intervention dans le lit mineur d'un cours d'eau.

²¹ Les mesures mentionnées à ce stade dans l'étude d'impact sont relatives à la connaissance de la station, et les principes généraux de la compensation à prévoir sont indiqués.

3.4.4 Déblais et remblais

Les impacts liés à la topographie et aux sols et les mesures qui y sont associées sont correctement décrits. Néanmoins, sur les 208 000 m³ estimés de matériaux de déblais à récupérer, 15 000 m³ seront réutilisés sur place. Les 193 000 m³ restant devront être évacués vers des plates-formes de recyclage de matériaux de reconstruction, des installations de stockages de déchets inertes ou des sites de dépôt. Peu de précisions sur leur localisation accompagnent ce descriptif, outre le fait qu'elle sera recherchée au plus près des sites de travaux.

Par ailleurs, lors de leur visite sur place les rapporteurs ont été informés que le projet de déviation ouest d'Oloron-Sainte-Marie permettrait de réemployer la totalité des matériaux recueillis.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser la destination et l'utilisation finale des matériaux des déblais ainsi que leurs modalités et itinéraires de transport.

3.5 Impacts du projet en phase d'exploitation et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

3.5.1 L'Ours

Une zone qualifiée de « site de franchissement de l'ours » utilisée également par les autres espèces de la grande faune sauvage s'étend sur 2 km au nord de Sarrance entre les PN 55 et 56. Elle se situe dans une zone de jumelage étroite placée entre la RN 134 et la voie ferrée, qui nécessite la pose d'un écran de protection de 2,50 mètres de hauteur sur le parapet longeant la route, et l'installation de filets détecteurs d'éventuelles chutes de blocs, de colis ou de véhicules sur l'emprise de la voie ferrée.

Cette solution présente un impact paysager certain et crée une rupture de continuité écologique à cet endroit.

La consultation de l'équipe en charge de la gestion de l'ours de l'office national de la chasse et de la faune sauvage²² a établi que « *dans le contexte actuel du statut démographique de l'ours dans les Pyrénées occidentales, les aménagements prévus ne semblent pas de nature à provoquer un impact négatif notoire sur les derniers ours présents.* » (deux individus mâles répertoriés dans ce secteur depuis 2011).

« *Toutefois, si la population d'ours venait à s'accroître prochainement, soit par dispersion d'un individu issu du noyau central des Pyrénées ou par réintroduction d'individus, le site concerné pourrait redevenir à moyen terme un corridor de transit pour les ours.* »

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'étudier des solutions évitant la rupture de continuité écologique.

3.5.2 L'entretien de la voie

La reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous nécessitera un entretien régulier de la voie au moyen de produits phytosanitaires. L'étude d'impact préconise cependant d'éviter leur usage aux endroits où la sensibilité de l'environnement à ce type de traitements a été démontrée.

Il est ainsi prévu de ne pas traiter²³ quatorze zones de cinquante mètres situées avant et après les franchissements des cours d'eau et dix autres secteurs sensibles sur des linéaires variant d'environ 200 mètres à 2 km. Il résulte pour l'opérateur chargé de l'entretien un parcours alternant très fréquemment entre zone de traitement et zone non traitée²⁴.

²² CNERA PAD (prédateurs-animaux déprédateurs).

²³ Le choix de la technique de substitution aux traitements phytosanitaires ne semble pas avoir été opéré à ce stade, mais les principales d'entre elles sont présentées : traitement thermique, traitement manuel, pose d'un géotextile.

²⁴ D'après la cartographie présentée, il semble que les zones non traitées seront d'une taille plus importante que les zones traitées au moins entre Bedous et le PN 55, voire jusqu'au PN 50.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'abandonner les traitements phytosanitaires. Au cas où il ne serait pas possible de les supprimer sur toute la section, l'Ae recommande d'indiquer les moyens utilisés pour interrompre le traitement chimique aux endroits prévus et de préciser les dispositions qui seront prises pour éviter toute erreur humaine de manipulation.

3.6 Résumé non technique

Le résumé technique est très clair. Il comporte de nombreuses illustrations pour faciliter la compréhension du dossier par le public, et de nombreuses cartographies de synthèse.

L'Ae recommande néanmoins d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte de façon précise des améliorations demandées au contenu de l'étude d'impact.

*
* *



Le viaduc d'Escot franchissant le gave d'Aspe et la RN 134