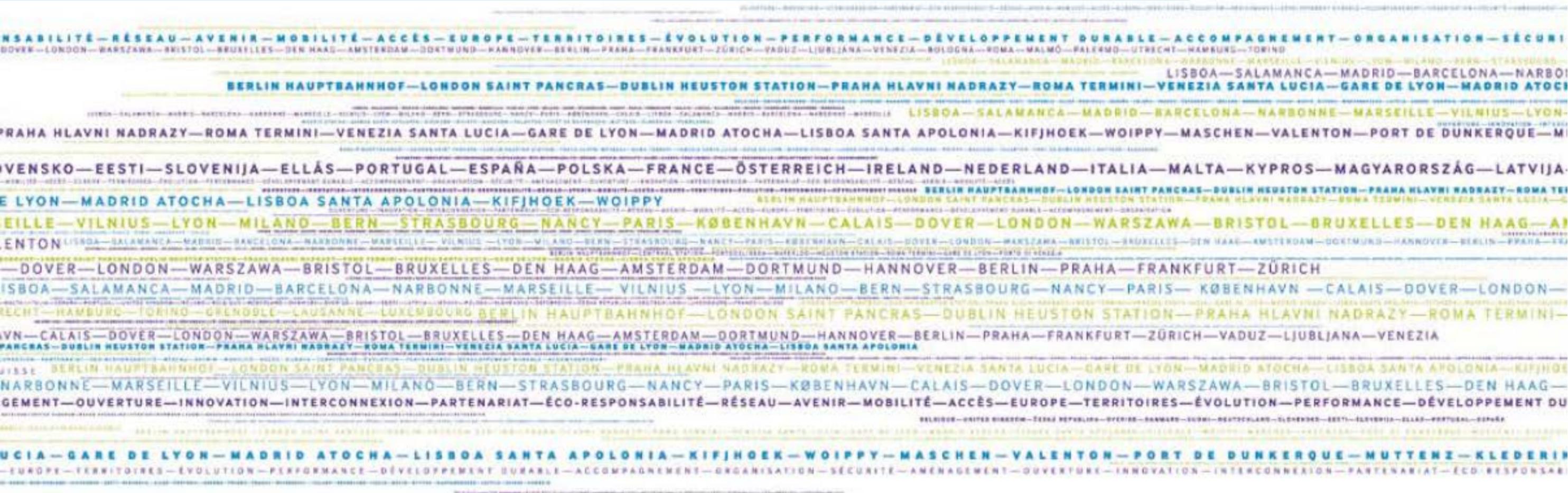


Autoroute ferroviaire Atlantique : Dossier d'enquête publique

Mars 2014

Pièce 1 : Note de présentation non technique



AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE : DOSSIER D'ENQUÊTE
PUBLIQUE

PIÈCE 1 : NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE

MARS 2014

Photos page de garde : Jean Jacques d'Angelo, Xavier Bonnaventure, Sylvain Cambon

SOMMAIRE GÉNÉRAL

| | |
|--|-----------|
| CHAPITRE I. PRÉAMBULE | 5 |
| CHAPITRE II. PRÉSENTATION DU PROJET | 7 |
| II.A. QU'EST-CE QU'UNE AUTOROUTE FERROVIAIRE ? | 8 |
| II.B. COMMENT FONCTIONNE UN SERVICE D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ? | 9 |
| <i>II.B.1. Le chargement/ déchargement des Semi-remorques sur les terminaux</i> | 9 |
| <i>II.B.2. Les wagons</i> | 10 |
| <i>II.B.3. La circulation des trains</i> | 11 |
| II.C. L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE : PROJET ET PROGRAMME DE TRAVAUX | 12 |
| <i>II.C.1. Le contexte</i> | 12 |
| <i>II.C.2. Objectifs de l'autoroute ferroviaire Atlantique</i> | 13 |
| <i>II.C.3. Présentation succincte du projet</i> | 13 |
| <i>II.C.4. Les principaux acteurs du projet</i> | 14 |
| CHAPITRE III. L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LE DOSSIER D'ENQUÊTE | 15 |
| III.A. L'ENQUÊTE PUBLIQUE | 16 |
| <i>III.A.1. Objets de l'enquête</i> | 16 |
| <i>III.A.2. Organisation de l'enquête</i> | 17 |
| <i>III.A.3. Après l'enquête</i> | 17 |
| <i>III.A.4. Textes régissant l'enquête publique</i> | 18 |
| III.B. LE DOSSIER SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE | 21 |
| CHAPITRE IV. AUTRES AUTORISATIONS NÉCESSAIRES POUR LA POURSUITE DU PROJET 23 | |
| IV.A. POUR LES TRAVAUX CONCERNANT LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL | 24 |
| IV.B. POUR LES TRAVAUX CONCERNANT LES TERMINAUX DE TRANSBORDEMENT | 24 |
| <i>IV.B.1. Terminal de Dourges (Pas-de-Calais)</i> | 24 |
| <i>IV.B.2. Terminal de Tarnos (Landes)</i> | 24 |
| CHAPITRE V. PRINCIPAUX TEXTES APPLICABLES AU PROJET | 27 |

TABLE DES ILLUSTRATIONS

| | |
|--|----|
| Figure 1: Les autoroutes ferroviaires en France : Bettembourg-Le Boulou et Aiton-Orbassano..... | 8 |
| Figure 2 - Les autoroutes ferroviaires en Europe (Source : site Internet du MEDDE)..... | 9 |
| Figure 3: Semi-remorque en cours de chargement sur un wagon (Photo Sylvain Cambon)..... | 9 |
| Figure 4: Chargement des semi-remorques sur les wagons (source : VIIA)..... | 10 |
| Figure 5: Wagon Lohr et ses 2 semi-remorques embarquées (Source Lohr Industrie)..... | 10 |
| Figure 6: Circulation d'un train d'autoroute ferroviaire (Photo : Xavier Bonnaventure)..... | 11 |
| Figure 7: Itinéraire du projet entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) (source VIIA)..... | 12 |
| Figure 8 : Tableau des rubriques de l'étude d'impact auxquelles le projet est soumis..... | 18 |
| Figure 9: Tableau présentant le lien entre les pièces du dossier d'enquête et le contenu réglementaire du dossier d'enquête..... | 20 |
| Figure 10: Tableau présentant les principaux textes applicables au projet..... | 30 |

Chapitre I. PRÉAMBULE

Cette note de présentation a pour objectifs :

- De présenter de manière synthétique et non technique le projet d'autoroute ferroviaire soumis à la consultation du public. Le lecteur recherchant des éléments d'information plus détaillés se reportera aux différentes pièces composant le dossier d'enquête.
- D'expliquer la structure du dossier d'enquête et de guider le lecteur : liste des pièces et nature de leur contenu.
- De rappeler les références législatives et réglementaires (textes et éventuelles autorisations) applicables au projet.

Chapitre II. PRÉSENTATION DU PROJET

II.A. QU'EST-CE QU'UNE AUTOROUTE FERROVIAIRE ?

Une autoroute ferroviaire est un service de transport intermodal de marchandises permettant le transport de semi-remorques routières sur des trains.

Des autoroutes ferroviaires existent en Europe : les premiers services ont été conçus dans les années 1970 et se sont jusqu'à présent surtout développés à travers le massif alpin.

Les camions sont chargés ou déchargés des trains dans des plateformes spécialement équipées : les terminaux de transbordement.

L'autoroute ferroviaire peut être un service « accompagné », permettant le transport d'ensembles routiers (tracteurs et semi-remorques) avec leurs conducteurs, ou « non-accompagné » avec les seules semi-remorques.

Ainsi, au lieu de circuler sur le réseau routier, les camions sont chargés sur des trains qui peuvent parcourir de longues distances entre deux terminaux. La combinaison des deux modes, routiers et ferroviaires, permet d'allier le domaine de pertinence de chacun d'entre eux : le ferroviaire sur de la longue distance, le routier pour les dessertes terminales.

Ce système d'autoroute ferroviaire se positionne donc en alternative au mode du « tout routier » ; il propose un report modal facile d'accès, performant et générant de fortes économies de carbone :

- Les technologies d'autoroute ferroviaire permettent le transport de tous types de semi-remorques (équipement standard des transporteurs routiers européens) ;
- Elles permettent le chargement horizontal, simultané et indépendant des semi-remorques par un simple tracteur routier en 5 minutes : pas de grue nécessaire ;
- Elles ne nécessitent aucun investissement spécifique pour le transporteur routier, contrairement au transport combiné traditionnel qui nécessite l'usage de conteneurs, de caisses mobiles ou de semi-remorques préhensibles (équipées d'un dispositif renforcé pour le transbordement vertical par une grue).

Deux itinéraires sont déjà opérationnels en France :

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

d'Europe. Elle offre 4 allers retours quotidiens, sur une distance de 1 050 km et pour un temps de parcours de 15 heures, contre 18 heures par la route. En 2012, plus de 50 000 équivalents semi-remorques ont été transportés et 50 000 tonnes de CO₂ ont ainsi été économisées.

D'autres autoroutes ferroviaires existent en Europe : les premiers services ont été conçus dans les années 1970 et se sont jusqu'à présent surtout développés à travers le massif alpin, notamment pour la traversée de la Suisse et de l'Autriche.



Figure 1: Les autoroutes ferroviaires en France : Bettembourg-Le Boulou et Aiton-Orbassano

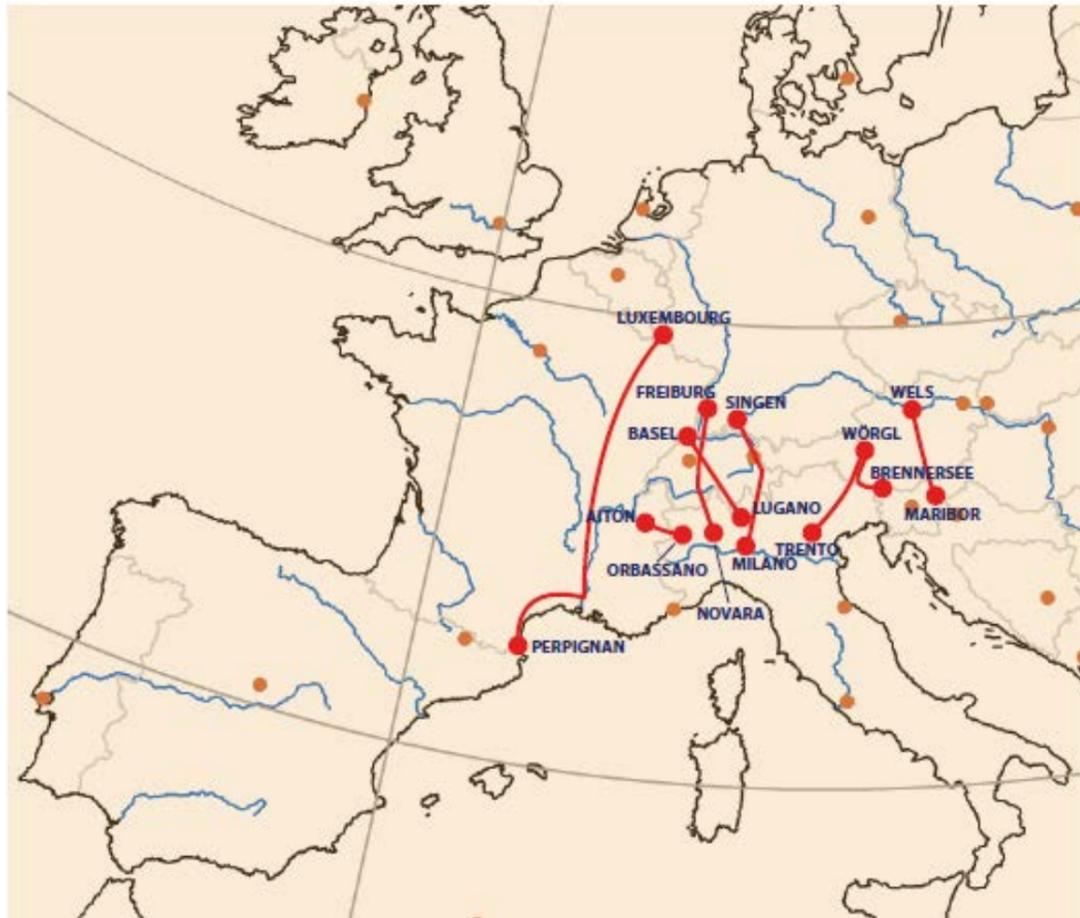


Figure 2 - Les autoroutes ferroviaires en Europe (Source : site Internet du MEDDE)

Plusieurs axes ont été identifiés en France pour développer le service d'autoroute ferroviaire. **L'autoroute ferroviaire Atlantique fait l'objet de la présente enquête.**

II.B. COMMENT FONCTIONNE UN SERVICE D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ?

II.B.1. LE CHARGEMENT/ DÉCHARGEMENT DES SEMI-REMORQUES SUR LES TERMINAUX

Le système Lohr, fabriqué en Alsace, est la technologie actuellement utilisée sur les autoroutes ferroviaires françaises (Aiton/Orbassano et Perpignan/Luxembourg). Ce système, composé d'installations au sol dédiées sur les terminaux et de wagons surbaissés pivotants, permet un chargement horizontal et traversant des semi-remorques sur les trains.

Sur le terminal, le tracteur routier (ou camion) avec sa semi-remorque monte sur le wagon Lohr spécialement adapté à ce type de chargement puis le tracteur décroche la semi-remorque et quitte le wagon

La semi-remorque est alors automatiquement verrouillée sur le wagon. Le train peut ensuite partir avec son chargement de semi-remorques.

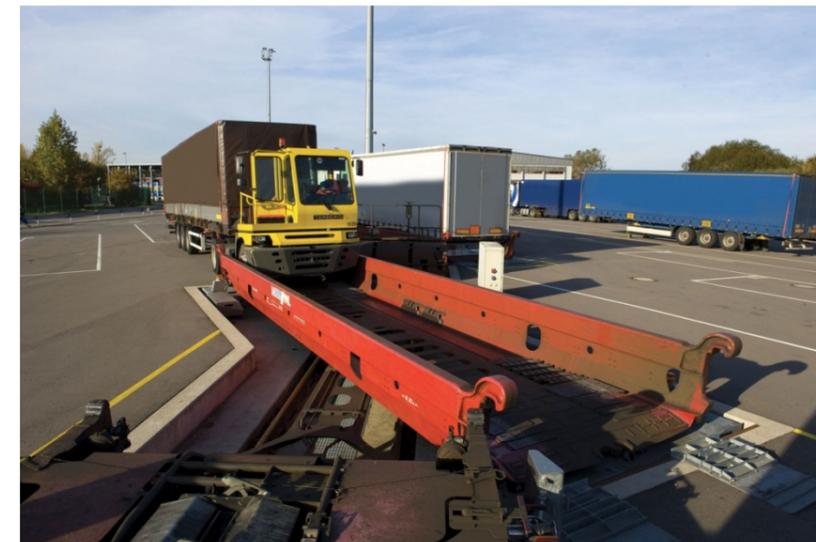
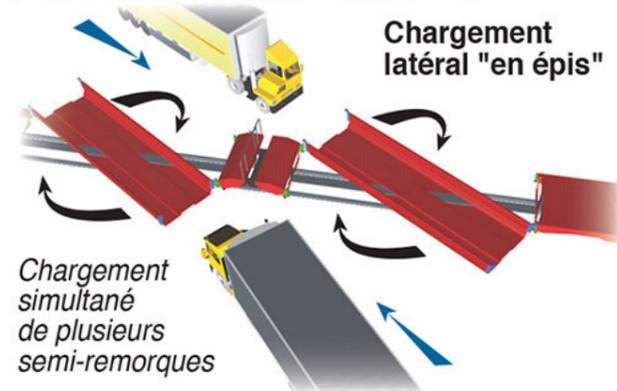


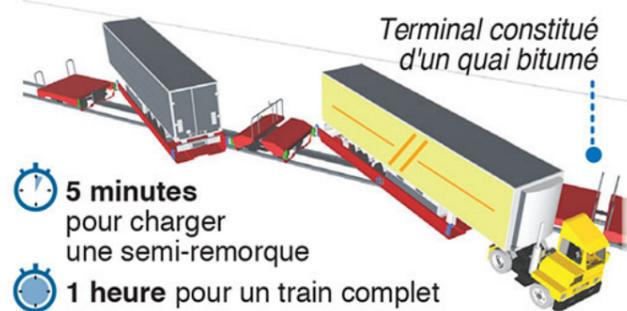
Figure 3: Semi-remorque en cours de chargement sur un wagon (Photo Sylvain Cambon)

1 Ouverture des wagons



2 Chargement direct par tracteur

Ni grue ni engin de manutention



3 Décrochage du tracteur

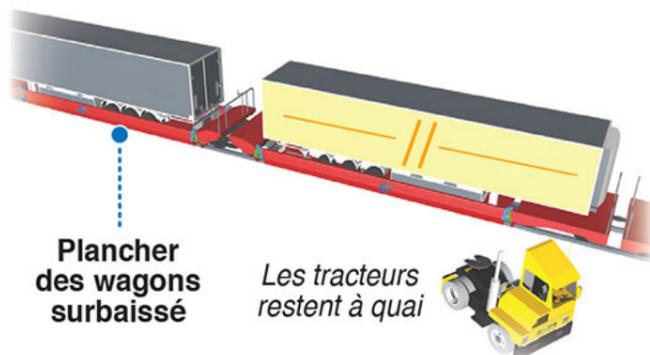


Figure 4: Chargement des semi-remorques sur les wagons (source : VIIA)

II.B.2. LES WAGONS

Le wagon Lohr est un wagon spécialement conçu pour le transport semi-remorques routières standards :

- La coque, partie du wagon dans laquelle est positionnée la remorque, pivote sur son axe et le wagon est chargé en traversant, d'un côté à l'autre de la voie sans engin de manutention (grue) ;
- Chacune des coques peut être chargée simultanément et indépendamment par de simples tracteurs routiers. Le système offre un temps de chargement/ déchargement plus réduit que pour le transport combiné traditionnel pour lequel les conteneurs et caisses mobiles doivent être manutentionnés à l'aide d'une grue. Par conséquent, il est possible d'obtenir une fréquence des trains d'autoroute ferroviaire plus élevée ;
- Il offre un maximum de sécurité avec un arrimage fiable, solide et protecteur des remorques sur les wagons.
- Il s'agit d'un wagon double avec deux coques accueillant chacune une semi-remorque. La longueur du wagon est ainsi optimisée, ce qui permet d'incorporer un plus grand nombre de wagons tout en respectant de la longueur maximale du train autorisée.

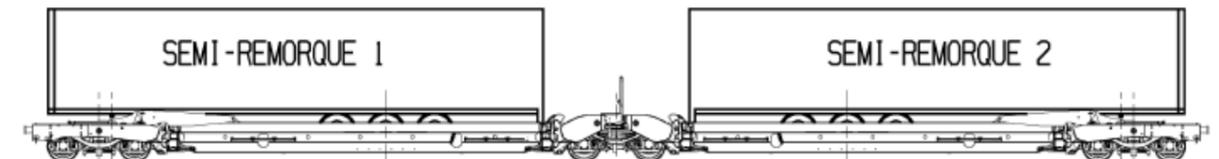


Figure 5: Wagon Lohr et ses 2 semi-remorques embarquées (Source Lohr Industrie)

II.B.3. LA CIRCULATION DES TRAINS

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

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

Les trains de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou sont passés de 750 m à 850 m dans le début de l'année 2012. Par leurs actions les autoroutes ferroviaires favorisent l'augmentation de la longueur autorisée des trains de fret. Cette augmentation contribue fortement à l'amélioration de la compétitivité du ferroviaire par rapport à la route.



Figure 6: Circulation d'un train d'autoroute ferroviaire (Photo : Xavier Bonnaventure)

II.C. L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE : PROJET ET PROGRAMME DE TRAVAUX

II.C.1. LE CONTEXTE

Le développement des échanges entre la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe, conduira à un accroissement important des transports de marchandises le long de la façade Atlantique.

L'intérêt du projet a été souligné par l'État. En effet, la Loi dite « Grenelle I » prévoit¹ qu'un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique.

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

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

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

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

Les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos. Sur le réseau ferré national, certaines communes présentent des enjeux plus particuliers en raison :

- soit de la circulation des trains sur la voie unique existante :
 - Entre Lusignan et Saint-Maixent-l'École pour les communes de : Lusignan, Rouillé, Pamproux, Salles, Saint-Eanne, Nanteuil, St-Maixent-l'École ;
 - Entre Niort et Saintes pour les communes de : Niort, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Prisse-la-Charrière, Belleville, Saint-Etienne-la-Cigogne, Villeneuve-la-Comtesse, La Croix-Comtesse, Vergné, Loulay, St Denis-du-Pin, St-Jean-d'Angely, Asnières-la-Giraud, Saint Hilaire de Villefranche, Le Douhet, Fontcouverte, Saintes.

- Soit de la réalisation de travaux de mise au gabarit, notamment des ouvrages d'art, pour les communes de :
 - Bayonne et Le Boucau ;
 - Saintes ;
 - Poitiers ;
 - Sery-Margneval.

Le projet est présenté plus en détail dans les différentes pièces du dossier d'enquête listées ci-après.



Figure 7: Itinéraire du projet entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) (source VIIA)

¹ Article 11 de la loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle I »

II.C.2. OBJECTIFS DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE

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

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

Les autoroutes ferroviaires permettent aussi à leurs clients, les transporteurs routiers, d'améliorer leur performance CO₂ ; l'affichage de celle-ci devient obligatoire à partir du 1er octobre 2013 pour toutes les prestations de transport en France.

II.C.3. PRÉSENTATION SUCCINCTE DU PROJET

II.C.3.1. Émergence

L'autoroute ferroviaire Atlantique propose une offre de transport de semi-remorques à travers la France, le long de l'axe Atlantique, entre les Landes et le Pas-de-Calais. Cette autoroute ferroviaire permet d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, en connexion avec les grands corridors de fret du Nord de l'Europe.

En vue de la mise en place de ce service, l'État a lancé, le 9 mai 2009, une procédure d'appel d'offres portant sur l'attribution d'un contrat de concession de service public relatif à la mise en place et à l'exploitation du service public d'autoroute ferroviaire Atlantique. Au terme de cette procédure, les terminaux de transbordement de Dourges et de Tarnos ont été retenus comme sites d'implantation des futurs terminaux nécessaires à la mise en place et à l'exploitation du service public d'autoroute ferroviaire.

À l'issue de la concession, l'exploitation et le développement du service pourront être soit laissés à l'initiative privée, soit confiés à un opérateur, désigné à la suite d'une nouvelle procédure de mise en concurrence, dans le cadre d'un nouveau contrat.

II.C.3.2. La notion de programme de travaux

La notion de programme de travaux, telle que définie par le code de l'environnement dans son article L122-1, correspond à l'ensemble des travaux, ouvrages ou aménagements constituant une unité fonctionnelle.

Dans le cas de l'autoroute ferroviaire Atlantique, deux terminaux de transbordement doivent être construits : un à Dourges (Pas de Calais) et un à Tarnos (Landes), tous deux situés dans des sites reliés au réseau ferré national. Entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national sur un itinéraire long de 1050 km environ. Les gabarits du réseau ferré national sont aménagés pour ce type de transport.

C'est l'ensemble de ces travaux, permettant de proposer le service complet d'autoroute ferroviaire, qui compose le programme de travaux.

Les travaux de l'autoroute ferroviaire sont réalisés en deux temps, la seconde phase du programme de travaux permettant la montée en puissance progressive du service :

- **Dans un premier temps, les travaux qui vont permettre de faire circuler des trains de 750 mètres de long. La mise en service de l'autoroute ferroviaire est prévue début 2016. Il s'agit des travaux de création des deux terminaux de transbordement de Dourges (département du Pas de Calais) et Tarnos (département des Landes) ainsi que des travaux de mise au gabarit du réseau ferroviaire existant entre Bayonne et Lille. Ces travaux, objet de la présente enquête, sont décrits de façon détaillée dans les différentes pièces de ce dossier. Ils constituent les opérations soumises à l'enquête.**
- Dans un second temps, à partir de 2018, les travaux nécessaires pour aboutir au service finalisé correspondant à la circulation de trains plus longs (trains de 1050 mètres). Ces opérations, qui sont prévues à une échéance plus éloignée, sont décrites de façon plus succincte dans le présent dossier dans le volet présentant le programme. Elles feront, si nécessaire, l'objet d'autres enquêtes avant leur réalisation.

II.C.3.3. L'exploitation du service

Pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, le service proposé est « non-accompagné », il n'y a que les semi-remorques qui voyagent. Les chauffeurs ayant déposé leur semi-remorque ne prennent pas place à bord des trains –seules les semi-remorques sont embarquées- ils repartent avec leur tracteur et quittent le terminal, quasi-systématiquement en reprenant une semi-remorque arrivée par un train précédent.

Le service monte en charge pendant environ 6 ans, période pendant laquelle le nombre des trains (fréquence de circulation) et la longueur des trains (nombre de wagons) augmentent progressivement :

- Mise en service (fin 2015/début 2016) : 2 Allers Retours Quotidiens (ARQ) en trains de 750 m ;
- Octobre 2018 : 3 ARQ en trains de 750 m ;
- Septembre 2019 : 3 ARQ en trains de 1050 m ;
- Octobre 2021 : 4 ARQ en trains de 1050 m ;

En régime de croisière, l'offre sera de quatre allers retours quotidiens. À partir de 2019, la mise en place de trains longs, dans le cadre du programme, permettra de transporter jusqu'à 60 remorques par train. Ainsi à terme, l'autoroute ferroviaire Atlantique offrira une capacité maximale de transporter 240 semi-remorques par jour et par sens.

Une flotte de 278 wagons (matériels construits par la société Lohr Industrie) est prévue à l'horizon 2020.

II.C.4. LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est réalisé à l'initiative de l'État français, représenté par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

La réalisation des terminaux de transbordement et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire est confiée à un concessionnaire. Le concessionnaire est chargé de réaliser les études et travaux dans le périmètre des terminaux de transbordement, jusqu'aux limites du réseau ferré national.

VIA Atlantique

Cap West

7-9 allées de l'Europe

92615 Clichy Cedex

Les aménagements du réseau ferré national sont confiés à Réseau ferré de France (RFF).

Réseau ferré de France

92 avenue de France

75648 PARIS CEDEX 13



Lorry-Rail, société filiale du groupe SNCF, a porté la candidature à la concession du service d'autoroute ferroviaire. En 2011, Lorry-Rail est l'opérateur pressenti par l'État, pour être concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire. Lorry-Rail exploite depuis 2007 le service d'autoroute ferroviaire Perpignan (Le Boulou)-Luxembourg (Bettembourg).

Le contrat de concession a été signé le 20 mars 2014.



VIA Atlantique est la société, filiale du groupe SNCF, créée par Lorry Rail pour être le concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire Atlantique, spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat de concession. VIA Atlantique assure les études et la construction des terminaux de transbordement, l'acquisition des wagons, puis la commercialisation et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique dans le cadre de la concession de 17 ans, dont 2 ans d'études et de construction des terminaux, suivis de 15 ans d'exploitation du service. À l'issue de cette période, l'État deviendra propriétaire des terminaux et pourra organiser la poursuite du service d'autoroute ferroviaire.

VIA Atlantique est responsable de la production du mémoire complémentaire à l'étude d'impact traitant des terminaux de transbordement, et des pièces du dossier d'enquête publique traitant de l'aménagement des terminaux de transbordement et du service d'autoroute ferroviaire.



RFF est le propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il a en charge l'aménagement et le développement du réseau. Il est chargé des travaux d'adaptation de l'itinéraire ferroviaire : réaliser les études et les travaux, notamment de mise au gabarit sur l'infrastructure ferroviaire pour permettre la mise en place du service d'autoroute ferroviaire.

RFF est responsable de la production de l'étude d'impact, du mémoire complémentaire à l'étude d'impact, et des pièces du dossier d'enquête publique traitant des aménagements sur le réseau ferré national.

Chapitre III. L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LE DOSSIER D'ENQUÊTE

III.A. L'ENQUÊTE PUBLIQUE

III.A.1. OBJETS DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique a pour objectif de présenter au public le projet (et le programme plus large dans lequel il s'insère) de façon à ce qu'il puisse s'exprimer sur l'intérêt du projet au regard de ses objectifs, son coût, de ses avantages et de ses effets.

Le projet nécessite la réalisation d'une étude d'impact.

Dans la mesure où le projet est soumis à la réalisation de plusieurs enquêtes, dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, les maîtres d'ouvrages ont décidé de mener une enquête unique comme le leur permet l'article L. 123-6 du même code.

Cette enquête unique regroupe donc, présentés au sein du présent dossier d'enquête, l'ensemble des informations qui sont exigées pour chacun des objets de l'enquête listés ci-dessous :

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

Les textes régissant les enquêtes publiques sont détaillés dans le chapitre III.A.4.

III.A.1.1. La présentation du projet et de ses effets sur l'environnement et la santé humaine

La mise en place du service d'autoroute ferroviaire (conception, réalisation, exploitation) est susceptible d'affecter l'environnement ou la santé humaine. Elle nécessite à ce titre la réalisation d'une étude d'impact.

L'étude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements (publics ou privés) a pour objet :

- d'informer le public et les parties prenantes au projet des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.
- de formaliser le processus décisionnel ayant conduit au choix du projet présenté à l'enquête.
- d'éclairer l'autorité administrative sur la nature et le contenu de la décision à prendre.

L'obligation de réaliser cette étude d'impact est définie par l'article L122-1 du code de l'environnement. Les raisons, notamment les caractéristiques du projet, qui imposent la rédaction de l'étude d'impact pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, sont présentées au chapitre III.A.4.2.

Le code de l'environnement précise que les projets pour lesquels une étude d'impact doit être réalisée font l'objet d'une enquête publique telle que définie par les articles L123-1 et suivants.

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique fait partie des catégories de projets pour lesquels une étude d'impact doit être réalisée et présentée dans le cadre d'une enquête publique.

L'enquête vise à assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

III.A.1.2. La mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Tarnos

Le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Tarnos (plan local d'urbanisme ou PLU) n'est pas compatible avec le projet de terminal de Tarnos.

Le code de l'urbanisme précise, dans son article L123-14 que, comme c'est le cas pour la commune de Tarnos, la réalisation d'un projet présentant un caractère d'intérêt général et nécessitant une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, peut faire l'objet d'une déclaration de projet. Dans ce cas, l'enquête publique (ici l'enquête publique unique) porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos.

La déclaration de projet de l'opération de réalisation du terminal de Tarnos, opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme, interviendra au terme de la procédure prévue par le code de l'urbanisme (article L123-14-2), qui définit les dispositions nécessaires pour assurer la mise en compatibilité.

L'enquête vise à présenter les modifications nécessaires afin de rendre le document d'urbanisme compatible et de permettre la réalisation du projet.

III.A.2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

L'enquête est organisée selon les modalités du code de l'environnement.

S'agissant d'un projet de l'État sous maîtrise d'ouvrage d'une part d'un établissement public de l'État (Réseau ferrée de France) et d'autre part d'un concessionnaire de l'État, les autorités compétentes pour ouvrir et organiser l'enquête puis prendre la décision à l'issue de l'enquête (déclaration de projet) sont :

- Le préfet du Pas-de-Calais, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Dourges ;
- Le préfet des Landes, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Tarnos et autorité compétente pour prononcer la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ;
- Le président de RFF, autorité compétente pour le réseau ferré national.

Ces trois autorités se sont accordées pour organiser une enquête unique, dont l'organisation a été confiée au préfet du Pas de Calais, qui est donc l'autorité coordonnatrice pour l'organisation de l'enquête et la centralisation de ses résultats. Cette décision est rappelée dans l'avis d'ouverture de l'enquête publique, de même que les lieux dans lesquels le dossier peut être consulté ou encore la durée de l'enquête.

Une commission d'enquête a été désignée par le Tribunal Administratif compétent (Tribunal Administratif de Lille).

Son rôle est de recueillir les observations, propositions et contre-propositions du public, d'établir un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. La commission émettra enfin des conclusions personnelles et motivées sur le projet.

III.A.3. APRÈS L'ENQUÊTE

A l'issue de l'enquête, la commission d'enquête dresse un rapport relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies.

La commission d'enquête présente ensuite ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables au projet.

Cette enquête fera l'objet d'un rapport unique de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises, c'est-à-dire :

- Pour le réseau ferré national, pour l'enquête publique réalisée au titre du code de l'environnement (étude d'impact) ;
- Pour le terminal de Dourges, pour l'enquête publique réalisée au titre du code de l'environnement (étude d'impact) ;
- Pour le terminal de Tarnos,
 - d'une part pour l'enquête publique réalisée au titre du code de l'environnement (étude d'impact) ;
 - et d'autre part pour l'enquête publique portant sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos au titre du code de l'urbanisme.

A l'issue de l'enquête, et selon les conclusions du commissaire enquêteur, ces autorités pourront décider de la poursuite du projet, en y intégrant les remarques et observations faites pendant l'enquête. Les décisions pouvant être adoptées, au vue de l'ensemble des pièces du dossier, sont les suivantes :

- Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet, prise par le préfet du Pas-de-Calais, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Dourges ;
- Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet, prise par le préfet des Landes, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Tarnos. Le préfet soumet l'ensemble des éléments concernant la mise en compatibilité à l'avis de l'organe délibérant de l'établissement public compétent en matière d'urbanisme, lequel dispose de deux mois pour émettre un avis. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme. ;
- Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet, prise par le président de RFF, autorité compétente pour le réseau ferré national.

III.A.4. TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

III.A.4.1. Modalités de déroulement de l'enquête

Conformément aux dispositions de l'article L. 123-6 du code de l'environnement, le projet étant soumis à la réalisation de plusieurs enquêtes, dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, les maîtres d'ouvrages ont décidé de mener une enquête unique (comme le leur permet l'article L123-6 du même code) elle-même régie par le code de l'environnement.

En effet, la nature du projet (opérations susceptibles d'affecter l'environnement et la santé humaine) nécessite la réalisation d'une étude d'impact et la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos, ce qui implique :

- La réalisation d'enquêtes publiques exigées par et organisée selon les modalités du code de l'environnement (articles L123-1 et suivants, articles R123-1 et suivants) ;
- La réalisation d'une enquête publique exigée par le code de l'urbanisme (article L123-14) l'enquête publique portant alors sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité qui en est la conséquence (R.123-23-4 mise en compatibilité avec une déclaration de projet et ne nécessitant pas de de déclaration d'utilité publique).

L'enquête publique unique est régie par et organisée conformément aux modalités définies par le code de l'environnement, notamment ses articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants. En outre, le dossier comprend les éléments requis au titre de chacune des enquêtes dont l'objet est rappelé précédemment.

III.A.4.2. Étude d'impact

Une étude d'impact est réalisée pour ce projet au titre des articles L122-1 et suivants du code de l'environnement et des catégories de projets identifiées par l'article R122-2 et son tableau annexe.

Le tableau ci-après présente les rubriques concernées.

Le giratoire créé sur la RD85, pour permettre l'accès au terminal de Tarnos, aura une superficie inférieure à 0,4 hectares (ou 4000m²) et n'entre donc réglementairement pas dans le champ des études d'impact. Cependant, comme il fait partie du projet de terminal soumis à enquête publique, ses effets sont pris en compte dans l'étude d'impact.

| Rubrique concernée (annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement) | Nature des travaux de l'autoroute ferroviaire atlantique entrant dans cette catégorie | Détermination quant à la nécessité de réaliser une étude d'impact |
|---|--|--|
| Infrastructures ferroviaires Rubrique 5a : <i>voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, à l'exclusion des voies de garage.</i> | Travaux sur le réseau ferré national : modification des gabarits hauts et bas de l'infrastructure existante, notamment par modification du gabarit de certains ouvrages d'art. | Étude d'impact systématique |
| Infrastructures ferroviaires Rubrique 5a : <i>autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres</i> | Installations terminales embranchées (section de voie ferrée n'appartenant pas à Réseau ferré de France et localisée entre la plateforme de transbordement et la limite du réseau ferré national). | Étude d'impact « au cas par cas » |
| Infrastructures ferroviaires Rubrique 5b : <i>Création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux</i> | Création des plateformes de transbordement de Dourges et de Tarnos (ensemble des travaux nécessaires à la construction de la plateforme de transbordement, de ses voies de circulation et équipements). | Étude d'impact systématique |
| Ouvrages d'art Rubrique 7a) <i>Pont d'une longueur inférieure à 100 mètres</i> | Travaux de mises au gabarit des tunnels de Mousserolles (longueur 219 mètres), de Camps de Prat (longueur 380 mètres), de St-Esprit (longueur 176 mètres), de Poitiers (longueur 322 mètres) et de Séry (longueur 170 mètres). | Etude d'impact « au cas par cas » |
| Rubrique 7b) <i>Tunnel ou tranchées couvertes d'une longueur supérieure à 300 mètres</i> | | |
| Rubriques 7b) <i>Tunnel ou tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300 mètre</i> | | Travaux de mises au gabarit des ponts-routes de la Citadelle et des Arcivaux |

Figure 8 : Tableau des rubriques de l'étude d'impact auxquelles le projet est soumis

L'étude d'impact est établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-15 du Code de l'Environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et à la nature du projet.

III.A.4.3. Contenu réglementaire du dossier d'enquête publique

Le contenu du dossier d'enquête est déterminé par l'article R.123-8 du Code de l'Environnement.

Il comprend :

- Les pièces dues au titre de l'enquête prévue aux articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement (notamment celles énumérées à l'article R123-8) ;
- Les pièces dues au titre de l'enquête publique relative à la mise en compatibilité du document d'urbanisme ;
- Les pièces exigées au titre d'autres réglementations applicables au projet en raison de sa nature ou du contexte environnemental.

| Pièce du dossier | Numéro de pièce du dossier et références réglementaire : |
|---|---|
| Note de présentation | Pièce 1 La note de présentation non technique du projet est une pièce exigée par la réglementation pour l'enquête unique, au titre des articles L. 123-6 et R. 123-7 du code de l'environnement. Elle est intégrée au dossier d'enquête pour en faciliter la lecture. |
| Textes régissant l'enquête | Pièce 1 La mention des textes législatifs et réglementaires régissant l'enquête, est requise au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement. Elle comprend les textes régissant l'enquête et la façon dont l'enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet. Elle est intégrée à la note de présentation. |
| Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet | Pièce 1 Cette pièce est requise au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement. Elle liste les autorisations à obtenir pour que le projet puisse être réalisé. Elle est intégrée à la note de présentation. |

| Pièce du dossier | Numéro de pièce du dossier et références réglementaire : |
|---|---|
| Étude d'impact | Pièce 2 L'étude d'impact est exigée au titre du code de l'environnement (art. L122-1 et suivants, art. R122-1 et suivants). Elle est présentée en 4 volumes, comprenant notamment le résumé non technique et les posters de présentation du projet et du programme de travaux. L'avis de l'autorité environnementale (formation d'AE du CGEDD ¹) est présenté dans la Pièce 3 du dossier d'enquête. Des éléments d'information complémentaires sont présentés dans un mémoire présenté en Pièce 4 (non exigée par la réglementation) suite à l'avis émis par l'autorité environnementale. Le mémoire complémentaire présente les éléments les plus récents. |
| Évaluation des incidences Natura 2000 | Pièce 2 Évaluation intégrée à l'étude d'impact. Des éléments d'information complémentaires sont présentés dans la Pièce 4 suite à l'avis émis par l'autorité environnementale. Cette pièce est requise par les articles L414-1 et suivants et R414-1 et suivants du code de l'environnement. L'évaluation des incidences du projet sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 est intégrée dans l'étude d'impact. |
| Avis de l'autorité environnementale et avis émis sur le projet | Pièce 3 Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact, requis au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement. Avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale du document d'urbanisme de Tarnos, actualisée dans le cadre de la mise en compatibilité, requis au titre de l'article L121-10 du code de l'urbanisme. Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet sont intégrés au dossier d'enquête au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement. Pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, les avis concernés sont : <ul style="list-style-type: none"> • Le procès-verbal (PV) de la réunion d'examen conjoint des personnes associées, dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos. Ce PV est également joint au dossier de mise en compatibilité. |

¹ Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

| Pièce du dossier | Numéro de pièce du dossier et références réglementaire : |
|------------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Le rapport de contre-expertise et l'avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) sur l'évaluation socio-économique, en application de la loi 2012-1558 de programmation des finances publiques pour les années 2012-2017 et du décret 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Le rapport et l'avis du CGI sont présentés dans la Pièce 5, Evaluation socio-économique. |
| Mémoire complémentaire | <p>Pièce 4</p> <p>Pour prendre en considération l'avis délibéré n° 2012-60 de l'Autorité environnementale sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, les responsables du projet, VIIA Atlantique et Réseau ferré de France, ont souhaité apporter des informations complémentaires à celles présentées dans le dossier d'étude d'impact.</p> <p>Cette pièce ne constitue pas une exigence réglementaire ; elle est destinée à améliorer la compréhension du projet. Elle présente les éléments les plus récents sur le projet et son environnement.</p> |
| Évaluation socio-économique | <p>Pièce 5</p> <p>Cette évaluation est requise pour les projets d'infrastructures d'un montant supérieur à 83,084M€ TTC. Elle est requise au titre du code des transports (art. L1511-1 et suivants) et de la loi 82-1153 d'orientation sur les transports intérieurs (dite LOTI).</p> |
| Bilans de la concertation | <p>Pièce 6</p> <p>Le bilan de concertation est une pièce exigée au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement.</p> <p>Les terminaux de transbordement sont soumis à la concertation au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme car considérés comme des créations de gares ferroviaires de marchandises ou de transit dans une zone urbanisée, et d'un montant dépassant 1,9 millions d'euros TTC (art. R300-1 4° du même code).</p> <p>Les travaux sur le réseau ferré national ne sont pas soumis à concertation L300-2 CU.</p> <p>Deux bilans seront produits dans le cadre du présent projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un bilan de concertation pour le terminal de Dourges Un bilan de concertation pour le terminal de Tarnos |

| Pièce du dossier | Numéro de pièce du dossier et références réglementaire : |
|--|--|
| Mise en compatibilité des documents d'urbanisme | <p>Pièce 7</p> <p>La mise en compatibilité du document d'urbanisme est requise par le code de l'urbanisme, dans le cas présent, s'agissant d'un Plan local d'urbanisme (PLU), les articles L.123-14 et suivants et R.123-23-4 du Code l'Urbanisme s'appliquent.</p> <p>L'actualisation de l'évaluation environnementale du document d'urbanisme est régie par les articles L121-10 et suivants et R121-14 et suivants du code de l'urbanisme. L'avis de l'AE sur l'évaluation environnementale est joint au dossier de mise en compatibilité.</p> <p>Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes associées dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos est joint au dossier d'enquête (cf. pièce 3).</p> |

Figure 9: Tableau présentant le lien entre les pièces du dossier d'enquête et le contenu réglementaire du dossier d'enquête

III.B. LE DOSSIER SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier soumis à enquête publique comporte l'ensemble des pièces ou éléments exigés au titre de chaque objet de l'enquête, correspondant aux pièces et éléments suivants :

Pièce n° 1 : Note de présentation non technique - textes régissant l'enquête et autorisations nécessaires au projet (objet de ce document)

Cette note (commune aux deux porteurs du projet, RFF et VIIA Atlantique) a pour objet de présenter de façon accessible le projet soumis à la consultation du public (présentation du projet, de ses objectifs, du calendrier et de ses différents acteurs).

Elle explique la structure du dossier d'enquête : présentation de la liste des pièces, nature de leur contenu, articulation entre pièces.

Les textes régissant l'enquête sont également indiqués, conformément aux obligations réglementaires. Outre les principaux textes, ce document présente également la façon dont l'enquête s'insère dans la vie administrative du projet. Les décisions prises à l'issue de l'enquête sont précisées, ainsi que les autorités compétentes pour les prendre.

De la même manière, ce document précise quelles autres autorisations seront nécessaires avant de pouvoir commencer les travaux ou mettre en service le projet d'autoroute ferroviaire : installations classées pour la protection de l'environnement et police de l'eau, si nécessaire demande de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées, autorisations d'urbanisme, etc.

Le lecteur recherchant des éléments d'information plus détaillés se reportera aux différentes pièces composant le dossier d'enquête.

Pièce n° 2 : Étude d'impact

L'étude d'impact est une pièce réglementaire du dossier d'enquête. Son contenu est défini par la réglementation ; il a été adapté à la nature du projet d'autoroute ferroviaire.

L'étude d'impact est présentée sous la forme de 4 volumes :

- **Volume 1** : Ce volume correspond au résumé non technique, qui permet une approche synthétique de l'ensemble de l'étude d'impact, sur le projet et sur le programme. Il résume l'ensemble de l'étude d'impact et peut être lu de façon totalement autonome. Il facilite la prise en compte des informations contenues dans l'étude d'impact.

- **Volume 2** : Ce volume présente le projet et ses effets sur l'environnement et la santé humaine. Il décrit donc les effets des travaux nécessaires à la mise en service de l'autoroute ferroviaire : construction des terminaux de Dourges et Tarnos, aménagements sur le réseau ferré national permettant la circulation des trains de 750 m de long.
- **Volume 3** : Ce volume correspond à la présentation des effets du programme de travaux (pris dans son ensemble) sur l'environnement et la santé humaine. Il présente donc les effets du service à l'horizon 2020, en intégrant la réalisation des travaux permettant la circulation des trains de 1050 m de long sur le réseau ferré national.
- **Volume 4** : Les études complémentaires et annexes techniques.

L'étude d'impact comprend dans ces différents volumes la présentation des incidences du projet sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 traversés par le projet ou situés dans sa zone d'incidence.

Ces éléments correspondent à l'étude d'impact telle qu'elle a été présentée à l'Autorité environnementale, pour avis.

Pièce 3 Avis de l'autorité environnementale et avis émis sur le projet avant l'enquête

L'avis rendu par l'autorité environnementale compétente sur l'étude d'impact et les avis rendus obligatoires avant l'enquête sont intégrés au dossier. Précisément le dossier comporte :

- L'avis de l'autorité environnementale rendu sur l'étude d'impact. L'autorité environnementale compétente est la formation d'autorité environnementale du CGEDD¹ ;
- L'avis de l'autorité environnementale rendu sur l'évaluation environnementale associée au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos. L'autorité environnementale compétente est le préfet de région Aquitaine ;
- Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées portant sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos.
- La mention du rapport de contre-expertise et de l'avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) sur l'évaluation socio-économique, en application de la loi 2012-1558 de programmation des finances publiques pour les années 2012-2017 et du décret 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. Le rapport et l'avis du CGI sont présentés dans la Pièce 5 : « Bilan socio-économique ».

¹ Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

Pièce 4 : Mémoires complémentaires suite à l'avis de l'autorité environnementale

En réponse à l'avis délibéré n° 2012-60 de l'Autorité environnementale sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, les responsables du projet, VIIA Atlantique et Réseau ferré de France, apportent des informations complémentaires à celles présentées dans le dossier d'étude d'impact.

Ces mémoires portent :

- Volume 1 : sur le réseau ferré national (Mémoire complémentaire de RFF). Les apports pour le RFN portent principalement sur des éléments de justification sur le choix de la solution protection de façade pour les enjeux acoustiques ; et l'analyse site Seveso par site Seveso de la compatibilité du projet avec les prescriptions fixés dans les Plans de préventions des risques technologiques concernés (PPRT) approuvés ;
- Volume 2 : sur les terminaux de transbordement de Dourges et Tarnos (Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique). Le mémoire apporte des informations sur les études et inventaires réalisés (définition de projet, écologie, acoustique, etc.) et sur les impacts. Le mémoire complémentaire est présenté en complément de l'étude d'impact de 2012. Il comprend ou complète ainsi les éléments réglementaires d'une étude d'impact (R122-5 c. env.) pour les deux terminaux.

Les mémoires complémentaires ont été produits en 2013 et 2014, donc après l'étude d'impact, qu'ils actualisent sur certains sujets, notamment pour les éléments issus de la concertation (qui s'est tenue à l'automne 2013), pour les effets cumulés avec d'autres projets connus, ou encore par rapport au résumé non technique présenté dans l'étude d'impact. Les mémoires complémentaires comprennent donc les éléments les plus récents au regard du projet d'autoroute ferroviaire ou de son environnement.

Pièce 5 : Bilan socio-économique

L'analyse socio-économique du service d'autoroute ferroviaire est une pièce réglementaire du dossier d'enquête pour les projets d'infrastructures de transport.

Le rapport de contre-expertise et de l'avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) sont présentés à la suite de l'étude socio-économique.

Pièce 6 : Bilans de la concertation

Cette pièce rappelle les différentes phases de concertation et d'information sur les deux terminaux de Dourges et de Tarnos ayant permis aux élus, au public ou aux services de l'État de participer au processus de décision du projet. La pièce 6 présente deux bilans : le bilan de la concertation pour le terminal de Dourges, ainsi que le bilan de la concertation pour le terminal de Tarnos. La concertation s'est tenue entre le 28 octobre et le 09 novembre 2013, préalablement à la définition du projet d'autoroute ferroviaire.

Pièce 7 : Mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos

Cette pièce présente les modifications à apporter au document d'urbanisme de la commune de Tarnos pour assurer sa mise en compatibilité avec le projet de terminal de transbordement.

Le PV de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées est présenté à la suite du dossier de mise en compatibilité.

Chapitre IV. AUTRES AUTORISATIONS NÉCESSAIRES POUR LA POURSUITE DU PROJET

Outre les déclarations de projet pour chacun des terminaux, prises à l'issue de l'enquête publique, le projet nécessitera les autorisations suivantes :

IV.A. POUR LES TRAVAUX CONCERNANT LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

- Aucune autre autorisation n'est nécessaire hormis la déclaration de projet portant sur l'intérêt général.

IV.B. POUR LES TRAVAUX CONCERNANT LES TERMINAUX DE TRANSBORDEMENT

IV.B.1. TERMINAL DE DOURGES (PAS-DE-CALAIS)

Les autorisations suivantes sont requises :

- Autorisations d'urbanisme, en application du code de l'urbanisme, notamment un **permis de construire**, pour les bâtiments situés dans l'enceinte des terminaux.
 - Elles concernent par exemple les bâtiments accueillant le personnel d'exploitation, les bâtiments accueillant les chauffeurs des semi-remorques accédant au terminal, le bâtiment servant d'atelier de petit entretien pour le matériel routier.
 - Le demandeur étant concessionnaire de l'État, ces autorisations seront délivrées par le Préfet de Département (art. L422-2 et R422-2 a et suiv. du code de l'urbanisme).
- Autorisation au titre de la **police de l'eau**, en application du code de l'environnement art. L214-1, concernant les installations, ouvrages, travaux et activités pouvant impacter la ressource en eau.
 - Le terminal de Dourges s'insère dans le périmètre d'un site déjà bénéficiaire d'une autorisation en vigueur, la plateforme multimodale « Delta 3 ». De ce fait, il n'est pas nécessaire de demander une nouvelle autorisation. L'autorisation existante est actualisée (y compris les éventuelles prescriptions sur le suivi des ouvrages) une fois que les installations, ouvrages, travaux et activités envisagés sont portés à connaissance du préfet de département.
 - L'autorité compétente est le préfet du Pas-de-Calais.
- **Dérogation à l'interdiction de destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées** édictée par le code de l'environnement (art L414-1 et suivants).

- Les travaux pouvant s'avérer de nature à porter atteinte à la conservation d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats (ou à la conservation de sites d'intérêt géologique), un dossier de demande de dérogation à l'obligation de protection des espèces et/ou habitats sera déposé.
- La dérogation sera délivrée par les services de l'État, ici le préfet du département du Pas-de-Calais, après consultation du public sur le projet de décision.
- Dossier « **bruit de chantier** » au titre de l'article L571-9 du code de l'environnement.
 - Les terminaux étant considérés comme des gares de marchandise ou de transit, ils sont assimilés à des infrastructures de transport terrestre. Un dossier dit « bruit de chantier » sera déposé en préfecture des départements concernés. Ce dossier, transmis aux autorités (préfet et maires des communes concernées) au plus tard 1 mois avant le démarrage du chantier, présentera les modalités de réalisation des travaux, notamment les amplitudes horaires et les éventuelles nuisances sonores engendrées.
 - Le Préfet du département du Pas-de-Calais peut, lorsqu'il l'estime nécessaire, prescrire des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires, après consultation du public sur le projet de décision si cette décision est de nature à avoir une incidence sur l'environnement.
- **Étude de dangers**, requise au titre de l'article L551-2 et suivants du code de l'environnement, en raison du stationnement, du chargement/ déchargement de matières dangereuses.
 - Le dossier est transmis par le demandeur aux services de l'État au plus tard 6 mois avant le démarrage des travaux.
 - Le Préfet du Pas-de-Calais peut si nécessaire déterminer des prescriptions par arrêté, après consultation du public sur le projet de décision si l'arrêté est de nature à avoir une incidence sur l'environnement.

IV.B.2. TERMINAL DE TARNOS (LANDES)

- Autorisations d'urbanisme, en application du code de l'urbanisme, notamment un **permis de construire**, pour les bâtiments situés dans l'enceinte des terminaux.
 - Elles concernent par exemple les bâtiments accueillant le personnel d'exploitation, les bâtiments accueillant les chauffeurs des semi-remorques accédant au terminal.
 - Elles concernent également le bâtiment servant d'atelier de petit entretien pour le matériel routier et d'entretien du matériel ferroviaire (entretien des wagons).
 - Le demandeur étant concessionnaire de l'État, ces autorisations seront délivrées par le Préfet de Département (art. L422-2 et R422-2 a et suiv. du code de l'urbanisme).
- Autorisation au titre de la **police de l'eau (régime de la déclaration)**, en application du code de l'environnement art. L214-1, concernant les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) pouvant impacter la ressource en eau.
 - Le terminal de transbordement de Tarnos fera l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la police de l'eau.
 - Le récépissé de déclaration est délivré par le Préfet de Département.

- **Un dossier de déclaration d'exploiter (avec contrôle périodique) au titre de la police des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)** est requise en raison de :
 - La présence de l'atelier d'entretien du matériel routier et d'entretien du matériel ferroviaire (entretien des wagons), notamment en raison de sa superficie, des activités conduites et des produits stockés.
 - La présence d'un poste de distribution de carburant pour les locomotives permettant le remplissage ou l'appoint en carburant.
 - La superficie, la nature des produits et activités entrent dans le seuil de déclaration avec contrôle périodique.
 - Le récépissé de déclaration est délivré par le Préfet de Département.
- **Dérogation à l'interdiction de destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées** édictée par le code de l'environnement (art L414-1 et suivants).
 - Si les travaux s'avèrent de nature à porter atteinte à la conservation d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats (ou à la conservation de sites d'intérêt géologique), un dossier de demande de dérogation à l'obligation de protection des espèces et/ou habitats sera déposé.
 - La dérogation sera alors délivrée par les services de l'État, ici le préfet du département des Landes, après consultation du public sur le projet de décision.
- Dossier « **bruit de chantier** », au titre de l'article L571-9 du code de l'environnement.
 - Les terminaux étant considérés comme des gares de marchandise ou de transit, ils sont assimilés à des infrastructures de transport terrestre. Un dossier dit « bruit de chantier » sera déposé en préfecture des départements concernés. Ce dossier, transmis aux autorités (préfet et maires des communes concernées) au plus tard 1 mois avant le démarrage du chantier, présentera les modalités de réalisation des travaux, notamment les amplitudes horaires et les éventuelles nuisances sonores engendrées.
 - Le Préfet du département peut, lorsqu'il l'estime nécessaire, prescrire des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires, après consultation du public sur le projet de décision si cette décision est de nature à avoir une incidence sur l'environnement.
- **Étude de dangers**, requise au titre de l'article L551-2 et suivants du code de l'environnement, en raison du stationnement, du chargement/ déchargement de matières dangereuses.
 - Le dossier est transmis par le demandeur aux services de l'État au plus tard 6 mois avant le démarrage des travaux.
 - Le Préfet des Landes peut si nécessaire déterminer des prescriptions par arrêté, après consultation du public sur le projet de décision si l'arrêté est de nature à avoir une incidence sur l'environnement.

Chapitre V. PRINCIPAUX TEXTES APPLICABLES AU PROJET

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux textes applicables au projet d'autoroute ferroviaire.

| Nature de l'étude ou de la pièce du dossier d'enquête | Principaux textes applicables | |
|--|---|--|
| | Partie législative | Partie réglementaire |
| Enquête publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement et la santé humaine, portant sur la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme | Code de l'environnement : L123-1 et suivants. | Code de l'environnement : R123-1 et suivants |
| Étude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements | Code de l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> articles L.122-1 et suivants articles L.124-1 à L124-8, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès à l'étude d'impact sur simple demande). Autres réglementations applicables dans le domaine de l'environnement, l'urbanisme, la protection du patrimoine, etc. et pouvant affecter le contenu de l'étude d'impact. | Code de l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> articles R.122-1 et suivants |
| Mise en compatibilité des documents d'urbanisme | Code de l'urbanisme : <ul style="list-style-type: none"> articles L.123-14 et suivants (PLU) ; articles L121-10 et suivants (évaluation environnementale) | Code de l'urbanisme : <ul style="list-style-type: none"> articles R.123-23-4 (mise en compatibilité avec une déclaration de projet et ne nécessitant pas de de déclaration d'utilité publique) ; articles R121-14 et suivants (évaluation environnementale) |

| Nature de l'étude ou de la pièce du dossier d'enquête | Principaux textes applicables | |
|--|---|---|
| | Partie législative | Partie réglementaire |
| Évaluation des incidences Natura 2000 | Code de l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> articles L.414-4 et suivants | Code de l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> articles R.414-19 à R.414-26 |
| Archéologie | Code du patrimoine : articles L.521-1 et suivants, concernant l'archéologie préventive, articles L.531-14 à L.531-16, concernant les découvertes fortuites. | Code du patrimoine : articles R.531-8 à L.531-10, concernant les découvertes fortuites. |
| Patrimoine naturel (espèces et habitats naturels protégés) | Code de l'environnement : articles L.411-1 et suivants. Arrêtés fixant la liste des espèces protégées ou les conditions de demande et d'instruction des dérogations | Code de l'environnement : articles R.411-1 et suivants. |
| Installations classées pour la protection de l'environnement | Code de l'environnement : L511-1 et suivants | Code de l'environnement : R511-9 (nomenclature) et suivants. |
| Ressources en eau et milieux aquatiques (installations, ouvrages travaux et activités pouvant entraîner des effets sur la ressource en eau et les milieux aquatiques) | Code de l'environnement : articles L2014-1 et suivants | Code de l'environnement : article R214-1 (nomenclature) et suivants |

| Nature de l'étude ou de la pièce du dossier d'enquête | Principaux textes applicables | |
|---|---|--|
| | Partie législative | Partie réglementaire |
| Bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres | Code de l'environnement : Articles L571-9 et suivants | Code de l'environnement : Articles R571-44 et suivants, notamment R571-50. |
| Étude de danger des ouvrages d'infrastructure de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses | Code de l'environnement : Articles L551-2 et suivants | Code de l'environnement : Articles R551-1 et suivants. |
| Consultation du public sur les projets de décisions individuelles | Code de l'environnement : article Art L120-1-1 | Sans objet. |
| Évaluation économique et sociale (information et participation du public dans le cadre de l'élaboration des projets d'infrastructures) | Code des Transports : articles L1511-1 et suivants | Décret n°84-617 modifié relatif à l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs (non codifié). |
| Evaluation des investissements publics de l'Etat et de ses établissements publics | Loi 2012-1558 de programmation des finances publiques pour les années 2012-2017 | Décret 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics. |

Figure 10: Tableau présentant les principaux textes applicables au projet

