



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

HAUTES-PYRÉNÉES

RECUEIL DES ACTES  
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL  
N°65-2017-029

PUBLIÉ LE 4 MAI 2017

# Sommaire

## **DDT Hautes-Pyrenees**

65-2017-04-26-008 - Déclaration de projet relative aux travaux de création de la base  
logistique et maintenance de Lannemezan (9 pages)

Page 3

DDT Hautes-Pyrenees

65-2017-04-26-008

Déclaration de projet relative aux travaux de création de la  
base logistique et maintenance de Lannemezan

Le Président

**DECLARATION DE PROJET RELATIVE AUX TRAVAUX DE  
CREATION DE LA BASE LOGISTIQUE ET MAINTENANCE DE LANNEMEZAN**

**Le président de SNCF RESEAU ;**

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 et suivants ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire en application de laquelle « Réseau ferré de France » (RFF) change de dénomination sociale et devient « SNCF Réseau » ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RESEAU ;

Vu la délibération du conseil d'administration en date du 22 juillet 2015 portant délégation de pouvoirs au président et fixant les conditions générales des délégations au sein de SNCF Réseau ;

Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L. 122-1 et suivants, et R. 122-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L. 123-1 et suivants, et R. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 126-1 et suivants et R. 126-1 et suivants ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (AECGEDD) du 8 février 2017 ;

Vu la décision du Tribunal administratif de Pau du 31 janvier 2017 désignant le commissaire enquêteur ;

Vu la décision de la préfecture des Hautes-Pyrénées du 6 février 2017 portant ouverture de l'enquête publique ;

Vu le dossier constitué pour l'enquête publique, et notamment l'étude d'impact, portant sur le projet de création de la base logistique et maintenance de Lannemezan qui s'est déroulée du vendredi 24 février 2017 au mercredi 29 mars 2017 inclus dans la ville de Lannemezan (département des Hautes-Pyrénées – 65) ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, en date du 10 avril 2017 donnant un avis favorable sans aucune réserve à la réalisation du projet de création de la base de Lannemezan.

Considérant les éléments suivants :

## I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

### I.1 CONTEXTE GENERAL DU PROJET

La section de voie ferrée entre Toulouse et Tarbes est une ligne électrifiée, à double voie, d'une longueur de 156 km. Cette section de la ligne Toulouse Bayonne est un axe important de desserte de la moitié ouest du piedmont Pyrénéen. Elle permet, entre autres, de desservir la ville de Lourdes, deuxième ville touristique de France après Paris avec 6 millions de visiteurs. Elle permet également l'accès au cœur de Toulouse de toute la moitié sud de la région.

Les infrastructures de cette ligne sont anciennes. Un diagnostic complet de l'état de la ligne (ballast, traverses et rail) a été réalisé en 2013, concluant à la nécessité de renforcer son entretien. Une étude complémentaire a, ensuite, été engagée dans l'objectif de mettre en œuvre une stratégie globale de la maintenance de la ligne au cours des prochaines années, afin de maintenir ses performances.

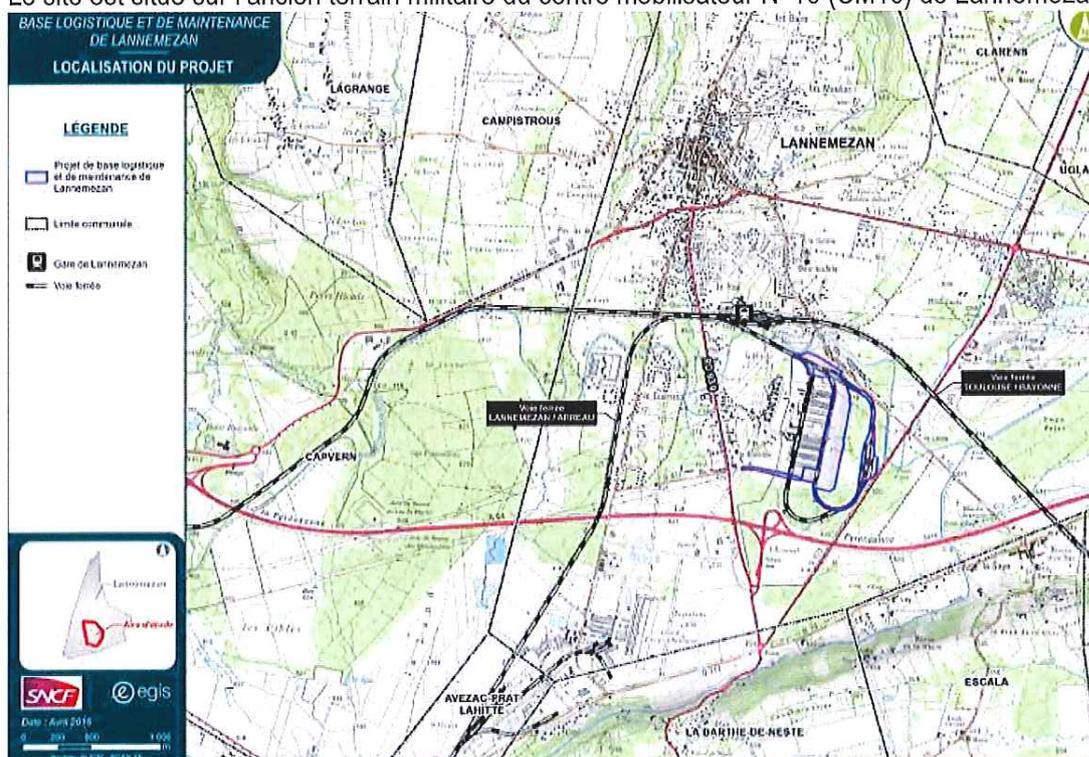
Différents scénarios de travaux ont été étudiés. Après avoir concerté avec les acteurs concernés dont l'Autorité Organisatrice des Transports régionaux (AOT), principal utilisateur de la ligne, un programme accéléré de renouvellement a été défini en privilégiant la fermeture de ligne pendant les travaux et l'utilisation de moyens fortement mécanisés : des trains-usines dits de « suites rapides ».

Le programme représente un investissement de 450 millions d'euros entre 2016 et 2020. Cet investissement considérable réalisé avec des moyens mécanisés nécessite de disposer d'une « base travaux », base pour la logistique et la maintenance adaptée à l'exploitation des « suites rapides ».

Différents sites envisageables ont fait l'objet d'une analyse comparative pour l'implantation de cette « base travaux ». L'ancien site militaire de Lannemezan (appelé Centre Mobilisateur 10 - CM10) a été retenu du fait de sa connexion au réseau ferré à partir des voies de service de la gare de Lannemezan et de sa surface disponible.

### I. 2 DESCRIPTION DU PROJET

Le site est situé sur l'ancien terrain militaire du centre mobilisateur N°10 (CM10) de Lannemezan.



(plan de localisation de la base)

**L'accès ferroviaire** au site se fait par la voie existante située au nord-ouest du site (appelée voie 1 (V1)), à proximité immédiate de la gare de Lannemezan. Les trains en provenance de Tarbes empruntent directement cette voie existante pour entrer au sein de la base.

Les trains en provenance de Toulouse doivent, pour entrer sur la base, s'avancer sur la voie ferrée Lannemezan / Arreau avant d'entrer sur le site, de même pour en sortir.

**L'accès routier** à la base sera créé au sud-ouest du site depuis le rond-point existant sur la RD939 au sein de la zone d'activités de la Ramondia.

Au sein même de la base seront implantées les zones suivantes :

+ Une base de vie avec ses parkings, bureaux, sanitaires et box sécurisés de stockage de matériels. Elle sera installée au sein du hangar n°14.

+ Des zones de stockages de matériaux :

▫ ballast usagé: environ 14 000m<sup>2</sup> ;

▫ ballast neuf : environ 8 500m<sup>2</sup> ;

▫ traverses neuves : 7 500m<sup>2</sup>

▫ traverses usagées : 6 000m<sup>2</sup>

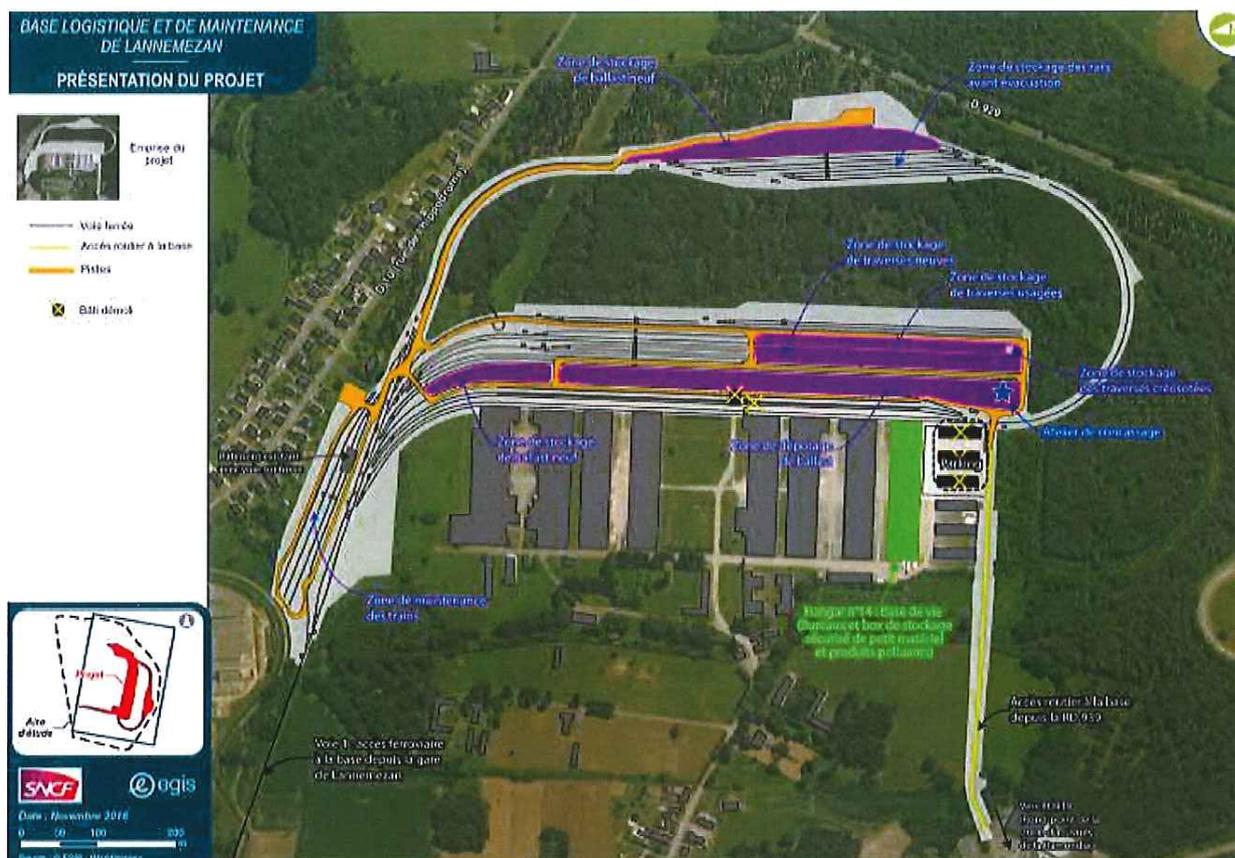
+ une zone dédiée au concassage des matériaux ;

+ une zone de maintenance des trains ;

+ une zone spécifiquement aménagée pour le stockage des traverses bois créosotées considérées polluées (traverses ayant fait antérieurement l'objet de traitement à la créosote pour limiter leur dégradation) : les quelques traverses bois créosotées qui seront remplacées seront momentanément stockées sur une aire spécifique, isolée du sol. Un système d'extinction d'incendie sera disponible à proximité. Ces traverses seront ensuite évacuées par une entreprise agréée pour le traitement des déchets industriels de ce type.

Toutes les précautions environnementales seront prises afin de réaliser les travaux dans les meilleures conditions environnementales. Des mesures de réduction et de compensations de l'impact de l'opération seront mises en place (voir § III 1 ci-après).

## Schéma d'aménagement de la base de LANNEMEZAN



### I.3 ADEQUATION DU PROJET AVEC LES OBJECTIFS D'INTERET GENERAL

Le résultat du diagnostic complet de la ligne effectué en 2013 a été finalisé alors que 4 limitations permanentes de vitesse sur plusieurs sections de la ligne Toulouse Tarbes étaient mises en place, faisant passer la vitesse des trains commerciaux de 110 à 100 km/h et de 140 à 100 km/h sur certaines sections.

Plusieurs zones ponctuelles très dégradées ont même eu des limitations temporaires de vitesses à 40 km/h, le temps de réaliser les travaux les plus urgents pour les lever dans les semaines qui ont suivi.

Ces limitations de vitesses ont eu pour conséquences de dégrader l'offre de transport offerte aux voyageurs. Les temps de parcours des trains ont ainsi été allongés à compter de l'année 2014.

Le diagnostic de la ligne a montré le grand état de fatigue des composants de la voie. Une simple maintenance traditionnelle ne pouvait plus suffire à maintenir durablement les performances de la ligne.

Le renouvellement complet s'est avéré indispensable et a été envisagé avec 3 scénarios possibles : renouvellement avec des moyens conventionnels, renouvellement avec des moyens fortement mécanisés à fort rendement, renouvellement en mixant les 2 solutions précédentes.

Le choix d'utiliser des moyens fortement mécanisés a été pris afin de réaliser la rénovation dans les meilleurs délais et de limiter le risque de survenue de nouveaux ralentissements sur la ligne Toulouse Tarbes.

L'absence de solution alternative à la base travaux de Lannemezan :

Au vu de la situation de la ligne Toulouse Tarbes la nécessité de disposer au plus vite d'une base travaux permettant d'accueillir les moyens fortement mécanisés de renouvellement de voie s'est donc imposée.

Créer ex-nihilo un nouveau site embranché fer sur la voie entre Toulouse et Tarbes aurait nécessité la création d'un embranchement et d'importantes études de signalisation, allongeant le calendrier de réalisation et augmentant les coûts.

Aussi, la recherche d'un site déjà embranché sur la ligne était la situation à privilégier. Ce site devait de préférence être situé entre Toulouse et la rampe de Capvern (la capacité de traction des trains travaux étant limitée à 800 tonnes pour la franchir), et mettre à disposition près de 20 hectares de surfaces accessible par route.

Seul le site de Lannemezan possédait tous ces atouts.

L'opération de construction de la base présente donc un intérêt général pour la collectivité : permettre le renouvellement de la voie ferrée dans un temps très court et assurer la pérennité de la desserte ferroviaire du piémont pyrénéen

Ces travaux de construction nécessitent entre autres :

- le terrassement d'environ 20 ha avec 45 500 m<sup>3</sup> de déblais et 65 000 m<sup>3</sup> de remblais,
- la dépose de 12 voies ferrées représentant 5,6 km
- la pose d'une trentaine de voies ferrées représentant 15km,
- la création d'environ 5 km de pistes pour véhicules et poids-lourds au sein de la base,
- la création d'un barreau routier bitumé de 550m permettant l'accès à la base depuis la RD939.

## II. CONCERTATIONS ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES MENEES DANS LE CADRE DU PROJET

### II.1. CONCERTATIONS :

L'opération fait l'objet :

- d'une concertation volontaire et non réglementaire car il n'est pas concerné par l'article L103.2 du code de l'urbanisme,
- d'une concertation administrative en continue avec un comité de pilotage inter-administratif mis en place dès septembre 2013,
- d'une concertation avec les riverains de la base ainsi que les habitants de Lannemezan.
  - Réunions ayant eu lieu les 7 avril, 14 septembre et 21 novembre 2016
  - Article co-écrit avec la mairie de Lannemezan et diffusé dans le journal communal de juin 2016

### II.2. PROCEDURES ADMINISTRATIVES :

**Le projet fait l'objet des procédures administratives suivantes :**

**+ Une évaluation environnementale** en application de la nomenclature annexée à l'article R122-2 du Code de l'environnement.

○ Une étude d'impact a donc été menée, en application de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Comme précisé à l'article 4 du décret 2014-751 du 1er juillet 2014 : VI. « – Lorsque l'installation, l'ouvrage, le travail ou l'activité est soumis à étude d'impact en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact constitue l'une des pièces du dossier de demande et comprend les informations requises pour obtenir l'autorisation unique. ».

L'étude d'impact a été mise à jour suite à l'avis délibéré de l'Ae-CGEDD en date du 8 février 2017. Un mémoire en réponse a ainsi été rédigé suite à cet avis. Celui-ci reprend point par point les observations et demandes émises par le CGEDD, apporte les justifications sollicitées et procède aux ajouts nécessaires à l'étude d'impact.

Le CNPN a émis un avis favorable sous conditions, en date du 31 janvier 2017. SNCF Réseau y a répondu par un mémoire en réponse, prenant en compte la plupart des conditions demandées par le CNPN, ou précisant les mesures d'accompagnement et de compensations complémentaires, que SNCF Réseau mettra en œuvre pour y donner suite, quand les conditions demandées par le CNPN ne peuvent être prises en compte pour raisons économiques.

#### **+ Une concertation inter administrative**

Le projet présenté à l'enquête publique environnementale tient compte des avis issus de la concertation inter-administrative (conformément aux dispositions de la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004) qui s'est déroulée de manière continue depuis 2013. À ce titre plusieurs rencontres ont eu lieu en amont de l'enquête publique avec les services de la DREAL, la DDT65 : en février, avril et juillet 2015 puis en mars 2016.

Des contacts réguliers ont eu lieu pour échanger sur l'avancement des problématiques et des orientations, ainsi que sur les compléments d'étude à mener. 9 Comités de pilotage se sont tenus sous la présidence du sous-préfet des Hautes-Pyrénées, en présence de la DDT, la DREAL, la mairie de Lannemezan, la DRAC, RTE et d'autres tiers concernés par le projet.

#### **+ Une enquête publique :**

L'enquête publique a été conduite en application des articles L.123-1 et suivants et R123-1 et suivants du code de l'environnement. Elle s'est déroulée du 24 février au 29 mars 2017.

La préfecture a émis l'avis d'enquête publique le 6 février 2017. Les avis d'enquête publique ont été diffusés dans la presse, affichés sur site et présentés dans les tableaux d'affichage de la Mairie Centrale, de la Mairie annexe et de la salle des fêtes de Lannemezan. Leurs présences ont été constatées par huissier le lendemain de l'affichage, 1 semaine après et le premier jour de l'enquête publique.

3 permanences ont été assurées par le commissaire enquêteur.

- Le dossier d'enquête publique environnementale a été mis à disposition du public dans la mairie de Lannemezan durant toute l'enquête et tout particulièrement pendant les permanences du commissaire enquêteur en Mairie de Lannemezan.
- - Un registre a permis de consigner les remarques des citoyens.
- Le dossier était aussi consultable sur le site internet de SNCF Réseau, de la préfecture des Hautes Pyrénées
- - 2 postes informatiques mis à disposition du public à la sous-préfecture de Bagnères de Bigorre et à l'espace public informatique de Lannemezan

#### **+ Une déclaration de projet.**

Le présent document est un prérequis indispensable à la signature de l'arrêté préfectoral.

#### **+ Un arrêté préfectoral unique valant autorisation de travaux.**

C'est une autorisation unique au titre des articles L214-3 du Code de l'environnement en application de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 instaurant expérimentation de procédure unique intégrée.

Cette procédure conduit à une décision unique du préfet de département regroupant, l'ensemble des décisions de l'État relevant :

- o - Du code de l'environnement, notamment :
- autorisation au titre de la police de l'eau (L214-3 et suivants du code de l'environnement) ;

- autorisation de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés (L411-1 et 2 du code de l'environnement).
  - o Du code forestier :
- autorisation de défrichement (L341-3 et suivants du nouveau code forestier).

### **III. ENGAGEMENTS DE SNCF RESEAU ET CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE**

#### **III.1. LES ENGAGEMENTS DE SNCF RESEAU**

Dans le dossier d'enquête publique, SNCF Réseau a pris divers engagements afin de réduire ou compenser les impacts de l'opération sur l'environnement.

Ces principaux engagements sont résumés ci-après :

##### **➤ Mesures d'évitement**

ME1	gestion de l'emprise du projet
ME2	calendrier de la phase d'exploitation

Ainsi que l'engagement suivant :

- Délimitation d'une zone préservée de 5m à proximité du Gers

##### **➤ Mesures de réduction**

MR1	création de refuges à partir de branchages
MR2	maintien de bois mort sur place
MR3	inspection des cavités anthropiques et arboricoles - marquage et gestion des arbres favorables aux chiroptères
MR4	mise en place de pierriers et d'hibernaculum
MR5	transfert des amphibiens et des lézards vivipares
MR6	mise en place de clôtures
MR7	mise en place de barrières «anti retour»
MR8	lutte contre les émissions lumineuses
MR9	réduction des envols de poussière
MR10	réduction de l'emprunte sonore

Ainsi que les engagements suivants :

- Aménagement et surveillance du point de rejet dans le Gers,
- Réduction du risque d'incendie.

➤ **Mesures de compensation**

MC1	plantation d'une haie
MC2	création de deux mares
MC3	mise en place d'îlots de sénescence

Ainsi que l'engagement suivant :

- Restauration d'une zone humide dégradée

➤ **Mesures d'accompagnement**

MA1	lutte contre les espèces exotiques envahissantes
MA2	mise en place de nichoirs

Ainsi que l'engagement suivant :

- Amélioration d'une zone humide

➤ **Modalités de suivi des mesures et de leurs effets**

**Pendant les travaux :**

SPT1	Contrôle de la qualité des eaux du GERS une fois par mois, ainsi qu'après tout événement pluvieux d'au moins vingt-quatre millimètres de pluie sur vingt-quatre heures
SPT2	Suivi des espèces exotiques envahissantes

**Après les travaux :**

SAT1	Suivi sur 30 ans des mesures compensatoires (début année n puis n+1, n+3, n+5, n+7, n+10, n+15, n+20, n+25 et n+30)
SAT2	Suivi sur 10 ans des mesures de réduction et d'accompagnements (début année n puis n+1, n+3, n+5, n+7, n+10)
SAT3	Suivis durant trois ans, (pendant les phases d'activité de la base), une fois par an en fin de chaque période d'exploitation ainsi qu'après tout événement pluvieux d'au moins vingt-quatre millimètres de pluie sur vingt-quatre heures
SAT4	Suivi annuel des espèces exotiques envahissantes pendant l'exploitation de la base, puis application de la SAT2

**III.2. LES CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE**

A l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur a établi un rapport relatant le déroulement de l'enquête, synthétisant les observations recueillies auprès du public et a émis un avis favorable le 10 avril 2017.

Le rapport mentionne :

- que la démarche de concertation avec la mise en place d'un Comité de pilotage avec la DDT, la DREAL, la Mairie de Lannemezan, la DRAC., ainsi que la démarche de concertation préalable volontaire (réunions d'information, articles de presse) sur le projet lui ont paru très sérieuses,
- que les travaux de modernisation de la ligne Tarbes-Toulouse ont des raisons impératives d'intérêt public majeur,

- que pour les différents impacts liés au projet de construction de la base logistique, SNCF Réseau a cherché le plus possible à éviter, réduire et compenser et qu'à la demande des différents services compétents sur ce dossier, SNCF Réseau a pris plusieurs engagements quant au suivi dans le temps des mesures de réduction et de compensations.

Le commissaire enquêteur a émis un **avis favorable sans aucune réserve à la création de la base logistique et maintenance de Lannemezan.**

#### **CONDITIONS DE LA POURSUITE DU PROJET PAR SNCF RESEAU**

La déclaration de projet répond aux exigences des dispositions de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Ce dernier prévoit que lorsqu'un projet public de travaux d'aménagement ou d'ouvrage ne donnant pas lieu à déclaration d'utilité publique fait l'objet d'une enquête publique environnementale, l'établissement public responsable du projet doit se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée.

L'enquête publique environnementale s'est déroulée conformément aux dispositions des articles L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 à R. 123-23 du code de l'environnement.

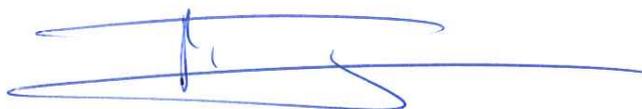
SNCF Réseau :

#### **DECIDE :**

**Article 1<sup>er</sup>** : est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L126-1 du code l'environnement, le projet de création de la base logistique et maintenance de Lannemezan présenté à l'enquête publique.

**Article 2** : les travaux de création de la base logistique et maintenance de Lannemezan relevant de sa maîtrise d'ouvrage se dérouleront conformément aux dispositions du dossier d'enquête publique et des conclusions du commissaire enquêteur.

**Article 3** : La présente décision sera affichée à Lannemezan et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture des Hautes Pyrénées ainsi qu'au Bulletin Officiel de SNCF Réseau consultable sur site internet de SNCF Réseau (<http://www.sncf-reseau.fr>).



Patrick JEANTET