



PREFECTURE PYRENEES- ATLANTIQUES

Arrêté n °2014050-0004

signé par
Le Préfet des Pyrénées- Atlantiques, Pierre- André DURAND

le 19 Février 2014

Administration territoriale des Pyrénées- Atlantiques
Préfecture
Direction des relations avec les collectivités locales

arrêté déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron- Sainte- Marie et Bedous et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asasp- Arros, de Bidos et de Gurmençon

Arrêté déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asasp-Arros, de Bidos et de Gurmençon

**Le préfet des Pyrénées-atlantiques,
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre national du Mérite,**

- Vu** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Vu** le code général de la propriété des personnes publiques ;
- Vu** le code de l'urbanisme ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code rural et de la pêche maritime ;
- Vu** le courrier du 4 octobre 2012 par lequel le directeur régional de Réseau ferré de France a transmis le dossier d'enquête publique relatif à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous ;
- Vu** les pièces du dossier établi en vue de l'enquête unique relative à ce projet ;
- Vu** les plans locaux d'urbanisme des communes d'Asasp-Arros et de Bidos et celui, à contenance POS, de Gurmençon ;
- Vu** le bilan de la consultation inter-administrative réalisée du 5 juillet 2012 au 6 septembre 2012 ;
- Vu** le procès-verbal de la réunion du 15 janvier 2013 portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asasp-Arros, de Bidos et de Gurmençon avec ce projet ;
- Vu** l'arrêté préfectoral en date du 8 mars 2013 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique relative à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-sainte-Marie et Bedous, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asasp-Arros, de Bidos et de Gurmençon avec ce projet et à la suppression de passages à niveau ;
- Vu** le rapport, les conclusions et l'avis défavorable de la commission d'enquête ;
- Vu** la lettre du préfet des Pyrénées-atlantiques en date du 13 septembre 2013 demandant aux maires d'Asasp-Arros, de Bidos et de Gurmençon de faire délibérer leur conseil municipal dans le délai de deux mois sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de leur commune avec le projet ;
- Vu** les règlements, listes des emplacements réservés et plans de zonages avant mise en compatibilité et après mise en compatibilité des documents d'urbanisme de chacune des trois communes concernées ;
- Vu** l'étude d'impact annexée ;
- Vu** le plan général des travaux annexé ;
- Vu** la délibération du conseil municipal de Asasp-Arros du 30 octobre 2013 ;
- Vu** la délibération du conseil municipal de Bidos du 30 octobre 2013 ;
- Vu** la délibération du conseil municipal de Gurmençon du 14 novembre 2013 ;
- Vu** le document annexé exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération conformément aux dispositions de l'article L 11-1-1 du code de l'expropriation ;
- Considérant** le protocole d'accord du Gouvernement d'Aragon et de la Région Aquitaine sur la feuille de route 2012-2020 de la reprise des circulations sur la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Sarragosse du 15 mars 2013 ;
- Considérant** les délibérations en date du Conseil régional d'Aquitaine portant sur le projet Pau-Canfranc ;
- Considérant** qu'après avoir régénéré la ligne ferroviaire de Pau à Oloron-Sainte-Marie, opération financée par l'État, le Conseil régional d'Aquitaine et RFF au titre du contrat de plan État-région 2007-2013, et renouvelé complètement le matériel roulant, actions qui ont permis, en 2010, d'augmenter significativement la fréquentation, le projet de réouverture du tronçon d'Oloron-Sainte-Marie à Bedous constitue la suite logique de l'aménagement de cet axe ferroviaire ;
- Que** des mesures conservatoires techniques sont programmées afin de permettre la circulation de fret et l'électrification de la ligne lors de la mise en circulation complète jusqu'à Canfranc, objectif souhaité par les

États français et espagnol, le Conseil régional d'Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon, et soutenu par l'Union européenne ;

Qu'il s'inscrit par là même dans une logique de développement durable au sein du massif pyrénéen en permettant d'engager un report modal important de la route vers le fer, notamment au sein de l'agglomération d'Oloron-Sainte-Marie avec la desserte directe d'un pôle industriel important à Bidos ;

Qu'il apporte une contribution forte à l'aménagement du territoire longtemps enclavé de la vallée d'Aspe ;

Qu'il oeuvrera ainsi à la mise en valeur d'un patrimoine au potentiel culturel, touristique, historique et économique avéré ;

Que l'important partenariat fédéré autour de ce projet, qui bénéficie de l'appui politique et financier du Conseil régional d'Aquitaine, du Conseil général des Pyrénées-atlantiques, de la Communauté autonome d'Aragon, des États français et espagnol et de l'Union européenne, lui confère une reconnaissance et une légitimité sur les plans local, national, transnational et européen ;

Que les oppositions exprimées par les riverains, pour légitimes qu'elles soient, doivent être revues au regard de l'intérêt général collectif qui seul peut fonder une telle décision ;

Considérant au vu des arguments précédents que cette opération peut donc être déclarée d'utilité publique ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-atlantiques,

arrête

Article 1^{er} : Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'aménagement nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous.

Article 2 : Réseau ferré de France est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les biens immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération envisagée, telle qu'elle résulte des documents annexés au présent arrêté.

Article 3 : Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

Article 4 : La présente déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (à contenance POS) des communes d'Asasp-Arros, de Bidos et de Gurmençon.

Article 5 : En application des dispositions de l'article R 122-14 du code de l'environnement, le pétitionnaire se conformera aux mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, à réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine qui n'ont pu être évités ni suffisamment réduits.

Il devra respecter les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine telles que prévues dans l'étude d'impact :

Phase de travaux					
Domaine		Impacts identifiés	Mesures de réduction	Effets attendus	Suivi
Milieu physique	Topographie	Modifications de la topographie dans le cadre des deux dénivellations des PN50 et PN55 et dans une moindre mesure aux PN48 et PN58	Optimisation des projets en phase d'étude détaillée pour limiter les emprises nécessaires et les terrassements induits		
	topographie, sols, terrassements	Besoins en matériaux	Apports d'environ 35 000 m ³ de ballast plus les matériaux de réfection de la plateforme (60 000 m ³)	Pas d'emprunt localement Recherche de solutions d'apports du ballast	Limitation des impacts indirects Limitation du trafic routier de poids lourds

	Déblais	Purge plateforme 60 000 m ³ Ancien ballast 30 000 m ³ PN50 40 000 m ³ PN55 67 000 m ³ PN58 11 000 m ³ Réutilisation sur place environ 15 000 m ³ Excédent global d'environ 193 000 m ³ hors matériaux de purge de la plateforme avec impacts sur le trafic routier ou le paysage selon les choix de gestion	Recyclage (concassage, criblage et réutilisation dans le BTP) Remise en état de carrières selon autorisations Stockage en ISDI Pas de création de dépôts	Limitation des mises en dépôts définitifs ou de la création de dépôts nouveaux Valorisation pour remise en état Impacts induits sur les ISDI Impacts potentiels négatifs	
	Terrassements	Mauvaise gestion et perte de possibilités de réductions d'impacts	Décapage sélectif de la terre végétale et réutilisation Réutilisation des déblais (limitation des apports et expéditions en sites de stockage) Prise en compte du coût environnemental du transport dans les DCE.		
	Stockages	Perte des potentialités de la terre végétale Impacts visuels Impacts des matériaux potentiellement polluants Dégradation du sol des sites de stockage	En dehors des bases de travaux, dépôts dans les emprises Concertation en cas de dépôts dans le domaine privé (en plus des démarches réglementaires d'autorisation) Géotextile pour les matériaux présentant un potentiel polluant (à identifier) comme les traverses ou le ballast Gestion environnementale des zones de stockage (assainissement, limitation des hauteurs et des circulations,...) Remise en état des sites de stockage (nettoyage, décompactage,...)	Intégration plus rapide des secteurs de travaux après remise en état	Constats après remise en état des secteurs en travaux et des emprises temporaires
Milieu physique eaux souterraines et superficielles	Qualité des eaux	Pollutions accidentelles (produits polluants) Impacts directs temporaires sur la qualité des eaux et impacts indirects temporaires sur la faune inféodée au milieu aquatique	Interdiction d'entretiens mécaniques sur les sites de travaux (bases travaux à cet effet) Stockage des produits polluants sur cuvette de rétention Ravitaillements sur aires étanches avec pistolet anti-refoulement Kits anti pollutions dans les engins et zones de ravitaillement Aires de gestion des matériels et engins destinés à la fabrication de béton Huile végétale pour les coffrages Dispositifs contre les actes de vandalisme vis-à-vis du gasoil Interdiction de stockages dans les zones inondables ou à proximité des cours d'eau	Pas de dégradation de la qualité du milieu aquatique pendant les travaux	Réalisation de mesures mensuelles pendant les travaux de la qualité des eaux superficielles en amont et en aval de la zone Escot/Bedous : - pH - MES - DCO - DBO ₅ - Hydrocarbures totaux - Métaux lourds
		Apports de MES dans les eaux superficielles Impacts indirects temporaires sur la faune inféodée au milieu aquatique	Récupération des déchets issus des opérations de nettoyage (débroussaillage, curage, sablage) et mise en décharge autorisée Équipement des fossés en amont des points de restitution directe dans les cours du réseau EP de drainage de la plateforme de dispositifs successifs d'abattement des MES		
		Travaux nécessitant des interventions dans les lits mineurs des cours d'eau Impacts indirects temporaires localisés sur la faune piscicole et les berges	Limitation au maximum de ces interventions Isolement de la zone de travaux		
		Travaux de rénovation des ouvrages métalliques et des ouvrages de franchissement de cours d'eau Impacts indirects par pollution chimique et apports de MES	Confinement des ouvrages avant intervention Récupération des poussières et évacuation en centre de traitement autorisé		
Milieu physique climat	Conditions climatiques locales ou globales	Pas d'impact significatif identifié			

Milieu physique risques naturels	Inondations	Impacts potentiels importants des travaux sur les conditions d'écoulements en période de crues et des risques de pollutions associées La crue de référence est la crue centennale	Pas de stockage temporaire de matériels et de matériaux dans les zones rouges des PPRN et d'une manière générale à proximité des lits mineurs des cours d'eau Prise en compte du risque dans les modalités de réalisation des travaux, en particulier des ouvrages de franchissements de cours d'eau Surveillance des travaux	Absence d'impacts en cas de crue	Constats en cas de crue
	Eboulements	Impacts potentiels faibles en matière de sécurité du personnel	Mesures réglementaires de sécurité des conditions de travail intégrant ce risque Mise en place des protections de parois rocheuses avant les travaux sur voie	Absence d'impacts	
	Avalanches	Bien que ce risque ne soit pas identifié dans les Cartes de Localisation des Phénomènes d'Avalanche CEMAGREF/RTM, le DDRM des Pyrénées-Atlantiques indique que les communes de Bedous, Osse-en-Aspe et Sarrance sont concernées par ce risque Les impacts restent très faibles, les travaux de protection de parois rocheuses ne pouvant être réalisés sous couverture neigeuse	Pas de travaux dans les versants en période de risque élevé d'avalanches		
Milieu naturel	Destructions dans les emprises	Trois stations de flore protégée : Destruction partielle d'une station d'Aigremoine élevée protégée au niveau régional (voie dans l'ancienne gare de Bedous) Risques de destruction de deux stations d'œillet superbe protégée au niveau national (talus de la voie dans les secteurs des PN53 et 56) Impacts indirects forts sur la station d'Aigremoine élevée et sur une station d'Amaranthe de bouchon dans le secteur de l'ancienne gare de Bedous	Protection stricte des stations d'œillet superbe pendant le chantier (reconnaissance, clôture, sensibilisation) Évitement de la station d'Amaranthe de bouchon pendant les travaux (reconnaissance, clôture, sensibilisation) Protection des secteurs évités	Maintien des stations d'œillet superbe et d'Amaranthe de bouchon dans un état de conservation satisfaisant Nécessité de compenser la destruction partielle de la station d'Aigremoine élevée	Suivi de la compensation selon les modalités précises définies dans le cadre d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégées
	Destructions en dehors des emprises	Destruction de milieux naturels pour la réalisation des dénivellations des PN48, 50 et 55, des rétablissements (création de chemins) et de l'aménagement du PN58 Pas d'espèce protégée contactée dans les secteurs concernés Cultures (impacts négligeables) Prairies (0,3 ha, impacts faibles) Boisements (0,4 ha, impacts moyens à forts pour les boisements assimilés à la ripisylve du gave d'Aspe)	Compensation des défrichements dans le cadre d'une demande d'autorisation spécifique Évitement des secteurs sensibles (berges et ripisylve du gave d'Aspe)		
	Dénivellation du PN 50	Destruction d'une prairie (0,3 ha) Les impacts sont faibles	Solution retenue et optimisation permettant de supprimer les impacts sur la ripisylve et la berge du gave d'Aspe voisin ainsi que sur une prairie mésophile de fauche	Impacts sur le milieu naturel de la solution retenue moins importants que les autres solutions techniquement et économiquement réalisables	
	Dénivellation du PN 55	Destruction de boisements (0,4 ha) Les impacts sont faibles	Solution retenue et optimisation permettant de supprimer les impacts sur la ripisylve et la berge du gave d'Aspe voisin Pas de stockages à proximité du lit mineur	Impacts sur le milieu naturel de la solution retenue moins importants que les autres solutions techniquement et économiquement réalisables	

Dégradation d'habitats d'espèces faunistiques	Débroussaillage, nettoyage de la voie et des abords : impacts sur des aires de nidification et de nourrissage d'une avifaune commune protégée (7 taxons contactés sont protégés au niveau national) Réfection de la voie : impacts sur des aires de repos et de chasse des reptiles (tous les taxons contactés sont protégés au niveau national) Impacts faibles sur les insectes (pas de taxons protégés recensés sur la voie)	Travaux de débroussaillage de septembre à mars Création de gîtes favorables aux reptiles dans les emprises foncières de la voie, dans les secteurs correctement exposés	Maintien de populations de reptiles aux abords de la voie	
Loutre d'Europe et Desman des Pyrénées	Pas d'impact direct identifié (continuités préservées) Risques de dérangement très faibles Impacts potentiels indirects en lien avec la qualité des eaux superficielles ou la dégradation d'habitats proches du lit mineur des cours d'eau	Contribution des mesures de réduction d'impacts vis-à-vis de la qualité des eaux superficielles		
Chiroptères	Deux tunnels sont utilisés comme gîte hivernal par des individus isolés de Petit Rhinolophe (1 individu dans chaque tunnel, Mail du Courret et Fontaines d'Escot) Pont cadre béton récent à l'ancien PN 57 (Bedous) utilisé comme gîte hivernal par 7 à 8 individus de l'espèce des Pipistrelles Les travaux peuvent être létaux pour ces individus si les individus sont présents et si les travaux interviennent pendant l'hibernation	Pose de filets pour interdire l'accès aux sites concernés par des chiroptères avant les travaux Reconnaissance des ouvrages maçonnés (ponts) avant les travaux	Absence de chiroptères en hibernation dans les tunnels au moment de la réalisation des travaux sur tunnels et sur voie	Reconnaissance préalable des sites concernés
Milieu aquatique	Rejets polluants lors des travaux sur les ouvrages métalliques (sablage, anciennes et nouvelles peintures) Rejets de MES du fait des nettoyages et curages Présence d'engins à proximité des lits mineurs des cours Interventions possibles dans le gave d'Aspe Ces impacts temporaires peuvent être forts sur la qualité de l'eau et les espèces aquatiques La ligne actuelle et les ouvrages ne constituent pas d'obstacle à la libre circulation piscicole, situation préservée dans le cadre des travaux envisagés	Contribution des mesures de réduction d'impacts vis-à-vis de la qualité des eaux superficielles Interventions dans le lit mineur interdites du 1 ^{er} novembre au 31 mars En cas d'interventions dans le lit mineur du gave d'Aspe : Concertation préalable avec le syndicat mixte des gaves d'Oloron, Aspe, Ossau et de leurs affluents Repérage des frayères à Saumon Isolement des zones de travaux Pas de stockages à proximité des zones de travaux		
Végétation des pentes rocheuses calcaires	Dégradation d'habitats dans le cadre des protections de la voie contre les chutes de blocs dans les versants. Impacts potentiels sur des habitats assimilables à de la végétation chasmophytique des pentes rocheuses calcaires, d'intérêt communautaire Ces travaux en versant apparaissent peu importants en emprise et l'impact est limité	Choix d'une solution par filets détecteurs limitant les impacts directs sur ce type de milieux		

	Rapaces	Dérangement par le bruit des rapaces pendant les périodes de nidification dans les aires recensées pour le Vautour pernoptère, le Vautour fauve et le Faucon pèlerin Impacts indirects forts pour le Vautour pernoptère (remise en cause de la survie des jeunes) et moindres pour les deux autres espèces moins sensibles au dérangement par le bruit	Interdiction de travaux bruyants dans les aires de sensibilités du Vautour pernoptère mises en place dans le cadre du Plan National d'Action par le Parc national et la Ligue de Protection des Oiseaux pendant la période de présence de l'espèce, à minima du 28 février au 16 septembre Travaux concernés : protections de parois rocheuses, terrassements rocheux, sondages, minages, héliportages Validation des travaux à réaliser dans les aires de sensibilité pendant la présence de l'espèce en concertation avec la Ligue de Protection des Oiseaux Validation avant les travaux des limites des aires de sensibilité du Vautour pernoptère Suivi de la présence de l'espèce auprès du réseau de la vallée d'Aspe (gardes du parc national) avant tout travaux bruyants dans une aire de sensibilité Limitation des travaux bruyants dans les autres aires de sensibilité	Non dégradation des conditions de reproduction du Vautour pernoptère	
	Continuités écologiques	Altération de la transparence de la voie pour la faune (corridors entre les versants de la vallée) Altération des berges des cours d'eau (continuité écologique) Impacts limités pendant les travaux	Pas de clôture intégrale de la voie ferrée (au cas par cas dans les zones d'élevage en fonction des besoins identifiés auprès des exploitants concernés) Limitation des travaux nécessitant des interventions dans les lits mineurs des cours d'eau Gestion des chantiers et des bases de travaux pour limiter les impacts potentiels sur le milieu naturel	Maintien des conditions actuelles	
Réseau Natura 2000	Espèces d'intérêt communautaire	Destruction d'espèces : impacts très faibles Dérangement d'espèces : impact potentiellement fort vis-à-vis du Vautour pernoptère	Se référer aux mesures envisagées pour la protection de la qualité des eaux superficielles et du milieu naturel		
	Habitats d'intérêt communautaire	Destruction d'habitats : impacts très faibles			
	Conservation	Pas d'impact sur l'état de conservation des sites concernés			
Milieu humain paysage et patrimoine	Patrimoine archéologique	Dégradation de vestiges archéologiques dans le cadre des terrassements : impacts très faibles sur les vestiges recensés	Projet soumis à la réglementation relative à l'archéologie préventive	Sauvegarde du patrimoine archéologique	
	Patrimoine historique	Altération des abords de monuments historiques : impacts très limités et temporaires (aménagement de la voie et des PN 34 et 35 à Bidos dans la ZPPAUP d'Oloron-Sainte-Marie)	Prise en compte du patrimoine historique dans le cadre du choix d'implantation des bases vie et bases travaux Pas de base travaux à Sarrance Concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France	Altération faible et temporaire des abords de monuments historiques	
	Paysages	Altération de la qualité paysagère de la vallée d'Aspe pendant la durée des travaux, environ 23 mois. Cet impact, dont les conséquences sont difficiles à mesurer, pourra être significatif lors de l'aménagement des PN 50 et 55 et des travaux proches des voies de circulation (zone de jumelage de la voie ferrée et de la route nationale notamment)	Limitation des emprises des chantiers et des bases vie et bases travaux Pas de base travaux à Sarrance Concertation avec les collectivités concernées par l'implantation de bases travaux Intégration des bases vie temporaires aux PN50 et 55 Gestion des déchets Remise en état des sites en fin de travaux	Limitation de l'altération temporaire de la qualité des paysages de la vallée d'Aspe	

Milieu humain	Occupation du sol et bâti	Occupations temporaires de terrains privés Pas d'impact des travaux sur le bâti existant Nuisances (bruit, poussières) lors des différents travaux proches des habitations (principalement les travaux linéaires)	Emprises RFF utilisées au maximum dès lors que cette utilisation n'est pas en contradiction avec d'autres enjeux Sollicitation et conditions négociées au cas par cas avec les propriétaires des terrains Information des riverains Dossier « bruit de chantier » Pas de stockage ou de base vie à proximité des habitations		
	Activités économiques	Dérangements possibles liés à la dégradation temporaire des conditions de circulation du fait d'alternats lors que les travaux touchent à des voiries Pas de coupure totale de circulation Maintien des conditions d'accès aux espaces agricoles pendant les travaux Impacts positifs liés à la présence de personnels et d'entreprises Présence de risques industriels spécifiques (usine Messier et carrière)	Maintien de la circulation (exclusion de solutions de dénivellation nécessitant une interruption total du trafic de la route nationale 134 pendant plusieurs mois) Découpage des lots de travaux pour permettre à des entreprises locales, de participer aux appels d'offre Risques industriels : information et concertation pendant les travaux (modalités d'alerte et d'évacuation)		
	Déplacements	Selon les modalités précises de gestion des matériaux excédentaires et de la concomitance des travaux, il pourrait y avoir un trafic significatif de camions au moment des terrassements (voie et dénivellations des PN 50 et 55) Les circulations alternées pourront dégrader la circulation aux heures de pointe, principalement sur la route nationale 134 et quelques départementales (PN concernées par la route nationale et les routes départementales, aménagement de la zone de jumelage de la voie ferrée et de la route nationale) Modifications temporaires très localisées de l'itinéraire de grande randonnée (GR653 voie d'Arles) Pas d'impact sur le trafic ferroviaire Pau/Oloron des trains de travaux	Recherche de l'utilisation de la plateforme pendant les travaux pour la circulation des poids lourds et des engins Selon les quantités de matériaux établies précisément et les filières possibles de valorisation ou d'élimination, il sera recherché des solutions de transport par rail Aucune coupure totale de circulation Plans de circulation établis avec les collectivités Sécurisation des abords des chantiers par une signalisation routière temporaire adaptée		
	Consommations d'eau et d'énergie	Impacts non significatifs compte tenu de la nature des travaux	Interdiction de prélèvement d'eau dans les cours d'eau et nappes souterraines Intégration d'une approche économe des approvisionnements dans les marchés de travaux		
	Réseaux	Impacts « classiques » liés à la présence de réseaux secs ou humides (notamment pour tous les travaux concernant des voiries routières) Pas de réseau de grande importance (électricité, hydrocarbures, hydraulique,...)	Mesures de maintien et de rétablissement au moment des travaux en concertation avec les concessionnaires et exploitants concernés		
Milieu humain nuisances diverses	Qualité de l'air	Emissions de poussières lors des terrassements en périodes sèches et ventées (manutention, circulation,...) Emissions de gaz d'échappements des engins	Arrosage des pistes en cas de nuisances ou sensibilités fortes		
	Bruit	Impacts acoustiques notables des travaux dans les secteurs urbanisés, en particulier de la réfection de la voie Les anciennes infrastructures de la voie (haltes, gares, maisons de garde de barrière) relèvent aujourd'hui du domaine privé Les travaux importants aux PN50 et 55 sont dans des secteurs relativement isolés	Dossier d'information préalable des riverains, des communes et de la Préfecture 1 mois avant le démarrage des travaux Pas de travail de nuit		
	Vibrations	Vibrations possibles liées aux engins de chantier vis-à-vis des habitations riveraines de la voie (haltes, gares, maisons de garde de barrière), principalement lors de la réfection de la voie	Etat des lieux contradictoire avant et après réalisation des travaux		
	Emissions lumineuses	Impacts faibles, la majeure partie des travaux étant localisée en zone rurale			

	Gestion des déchets	Risques de pollution des eaux, des sols ou de pollution visuelle	Réduction à la source Zone de gestion des déchets en fonction de leur nature et de leur potentiel polluant dans toutes les bases (vie, chantiers, travaux) Entreposage des déchets avec risque polluant sur géotextile (traverses et ballast à définir) Stockages intermédiaires des déblais dans les emprises ou les bases de travaux ou évacuation directe (ballast, purge plateforme, déblais de terrassements non réutilisés) vers des ISDI autorisée		
	Hygiène et salubrité publique	Poussières : voir qualité de l'air ci-avant Déchets : voir ci-avant Boue : risques d'empot sur les voiries en périodes de précipitations Sécurité : risques aux abords des zones de chantier, en particulier en zones agglomérées	Nettoyage des voiries aux abords des chantiers sur sollicitation du gestionnaire de la voirie Signalisation et clôture des zones de chantier, des bases vie et des bases de travaux Remise en état des zones de chantier		
	Risque incendie	Risque possible en période sèche estivale, principalement entre Escot et Bedous dans des milieux boisés	Engins équipés d'extincteurs Réserves incendie mobiles en cas de risque important (contexte climatique, alerte préfectorale)		
Bases de travaux	Bases projetées dans l'ancienne gare de Lurbe-Saint-Christau et dans les secteurs des PN38 et 40 à Gumençon Si nécessaire, voie de stockage à Oloron-Sainte-Marie	D'une manière générale, ces bases travaux sont susceptibles d'avoir un impact dans tous les domaines abordés par ailleurs dans le cadre du projet de reprise des circulations ferroviaires : Emprises : augmentation des emprises en chantier Impacts sur les eaux superficielles : augmentation des ruissellements et des MES, présence de produits potentiellement polluants Impacts acoustiques : activités de manutention des matériels et matériaux et la circulation d'engins et de camions Emissions lumineuses Trafic routier et ferroviaire Dégradation du paysage Impacts sur le patrimoine culturel Déchets	Pas de base travaux à Sarrance et Bedous Limitation à trois secteurs possibles et éventuellement une voie de stockage à Oloron-Sainte-Marie Positionnement dans des emprises RFF à proximité de la voie ferrée Pas de sensibilité identifiée en matière de milieu physique, naturel ou humain Secteurs éloignés de zones denses d'habitat Accessibilité routière favorable Modalités de gestion intégrant, pour les limiter, les impacts environnementaux (gestion des déchets, aires étanches, rétention et traitement des EP, assainissement...) Ces aménagements sont par ailleurs soumis, selon leur importance et la nature des activités, à la réglementation des ICPE et à la loi sur l'eau		
Effets cumulés avec d'autres projets connus	Projet de déviation d'Oloron Franchissement de la voie ferrée en déblai au nord de Gumençon	Pas de cumul d'impacts identifiés dans la zone du franchissement (travaux limités à la rénovation de la plateforme et de la voie dans ce secteur) Concomitance des travaux non exclue	Concertation préalable avec le Maître d'ouvrage (Etat) de l'infrastructure routière en cas de travaux simultanés (sécurité, nuisances vis-à-vis des riverains proches...)		

Phase d'exploitation					
Domaine		Impacts identifiés	Mesures de réduction	Effets attendus	Suivi
Milieu physique	Topographie	Pas de modification du profil moyen de la voie ferrée actuelle Modifications significatives de la topographie pour les aménagements routiers des dénivellations des PN 50 et 55 et dans une moindre mesure pour l'aménagement des PN 58 et 48	Optimisation des solutions retenues permettant de limiter les terrassements nécessaires Raccordement des terrassements à la topographie des versants aux PN50 et 55		
	Eaux souterraines	Pas d'impact permanent identifié car les aquifères sous-jacents à la voie sont peu développés	Les mesures prises pour la préservation de la qualité des eaux superficielles participeront à la protection des eaux souterraines		

Qualité des eaux et des sols	Impacts des dépôts chroniques sur la voie (usure et matériel roulant) : les impacts sont négligeables Impacts des traitements phytosanitaires de la voie ferrée et des abords (talus, fossés, ouvrages,...) : les impacts peuvent être notables par rapport à la situation actuelle où aucun produit n'est utilisé depuis 25 ans Pollution accidentelle : le risque est très faible	Mesures générales : Utilisation de produits homologués pour usage en « zone non agricole » Limitation des quantités employées Pas de traitement en période pluvieuse Mesures spécifiques : Aucun traitement chimique au droit des ouvrages de franchissement de cours d'eau et dans une zone de 50 mètres avant et après Aucun traitement chimique dans les zones proches du gave d'Aspe Aucun traitement chimique dans une zone de 300 mètres centrée à l'aplomb de l'émergence karstique alimentant la pisciculture au lieu-dit « Labédan » Réduction significative des volumes employés entre Oloron et Bedous par rapport aux usages habituels Dispositifs anti déraillement sur tous les ouvrages de franchissement de cours d'eau	Pas de transfert de substances chimiques vers le réseau hydrographique du gave d'Aspe et de ses affluents	Suivi de marqueurs représentatifs des traitements utilisés dans les eaux (source karstique et ruisseaux) pendant une période de 5 ans au moment des opérations de traitements ou dans les jours qui suivent (source karstique) Suivi comparatif des volumes employés au kilomètre par rapport à des zones similaires sur d'autres voies ferrées
Zones inondables	Pas d'impact en phase d'exploitation sur le gave d'Aspe et ses affluents	Mesures générales : Etude hydrologique des conditions d'écoulement dans les ouvrages hydrauliques de la ligne Prise en compte d'une crue d'occurrence centennale Mesures spécifiques : Dans le cas des dénivellations des PN 50 et 55, recherche et choix de solutions avec impacts négligeables sur le champ d'expansion d'une crue du gave d'Aspe		
Écoulements naturels des bassins versants	Le fonctionnement de la plupart des ouvrages a été jugé satisfaisant Pas de désordre hydraulique constaté lors des enquêtes de terrain auprès des collectivités ou gestionnaires 10 ouvrages à redimensionner sur 65 ouvrages hydrauliques étudiés (pas de cours d'eau concerné) Quatre points de rejet concernés par la dénivellation du PN 50 dont un à créer Points de rejets actuels préservés dans le cadre de la dénivellation du PN 55 Pas d'augmentation significative des surfaces imperméabilisées du fait du projet	Démolition et remplacement des ouvrages jugés non satisfaisants	Maintien des conditions d'écoulement des bassins versants naturels pour un débit projet d'occurrence 100 ans	
Assainissement de la voie ferrée	Impacts sur la voie en cas de drainage défectueux (inondation de la voie ou dégradation de la plateforme) Contexte très contraint (voie unique avec nombreux ouvrages existants)	Dimensionnement du réseau de drainage pour un débit décennal lorsque cela est possible (en déblai), retour 2 ans au minimum (en remblai) Maintien au maximum du réseau d'assainissement unitaire existant s'il est en bon état et que sa capacité hydraulique est suffisante Ouvrages créés : fossés, cunettes, collecteurs, caniveaux, ... Infiltration dans le secteur d'Oloron-Sainte-Marie ou les ouvrages hydrauliques initiaux sont en grande partie colmatés	Maintien des conditions d'écoulement actuelles (points de rejet, débits)	
Impacts sur le climat	Impact positif sur une période de 50 ans en termes d'émissions de gaz à effet de serre sans tenir compte de la phase de travaux			

	Risques naturels	Risque d'inondation : impacts négligeables, pas d'aggravation de la situation actuelle Risque de chutes de blocs : traitement des abords de la voie dans ce domaine, amélioration de la situation actuelle (pas de traitement existant) Incendie : risques non significatifs Séisme : risques pris en compte dans les modalités de dimensionnement des ouvrages de génie civil Avalanches : risques non significatifs			
Milieu naturel	Dérangement de la faune	Dérangement nécessairement plus important du fait du bruit, des vibrations, des mouvements et de l'entretien de la voie ferrée par rapport à la situation actuelle de non circulation et de forte végétalisation Ces impacts restent cependant limités du fait du faible nombre de passages (8 par jour) et concement : l'avifaune des abords de la voie, les reptiles, le gîte hivernal de chiroptères à l'ancien PN 57 à Bedous			Suivi pendant 5 ans du gîte hivernal de chiroptères à l'ancien PN 57 dans l'optique d'une meilleure connaissance des activités humaines
	Continuités écologiques	L'exploitation de la voie ferrée et les aménagements de sécurisation notamment ne seront pas à l'origine d'une dégradation des continuités écologiques identifiées sauf dans le secteur d'Aulance (zone de franchissement « Ours » de priorité minimale) Les travaux sur les ouvrages existants et les ouvrages nouveaux créés préservent la continuité écologique que constitue le réseau hydrographique (cours d'eau et berges)	Pas de clôture systématique de la voie (uniquement aux abords de PN), notamment dans le secteur des corridors écologiques à Lurbe-Saint-Christau au cas par cas dans les zones d'élevage en fonction des besoins identifiés auprès des exploitants concernés A Aulance, la solution retenue permet de limiter les impacts induits par des solutions de protection dans les parois rocheuses, dans une zone sensible (nidification du Vautour perennoptère)		
	Entretien courant de la voie ferrée et des ouvrages	Impacts potentiels directs forts sur la flore, la qualité du milieu aquatique et dans une moindre mesure sur la faune (impacts indirects)	L'ensemble des mesures prises en faveur de la protection de la qualité des eaux superficielles contribueront à limiter les impacts de l'entretien de la voie ferrée sur le milieu naturel Il ne sera fait usage d'aucun produit chimique aux abords des stations d'espèces végétales protégées d'œillet superbe		Suivi pendant 5 ans des stations d'espèces protégées
	Impacts indirects	Développement de l'urbanisation du fait de l'exploitation de la voie ferrée : Impact potentiel dans le secteur de l'ancienne gare de Bedous sur la pérennité de la station d'Aigremoine élevée	Prise en compte de cet impact indirect dans le cadre de la démarche de compensation à mettre en œuvre pour la dérogation à la destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégées		
Réseau Natura 2000	Espèces d'intérêt communautaire	Destruction d'espèces : pas d'impact Dérangement d'espèces : pas d'impact	Se référer aux mesures envisagées pour la protection de la qualité des eaux superficielles et du milieu naturel		
	Habitats d'intérêt communautaire	Destruction d'habitats : pas d'impact			
	Conservation	Pas d'impact sur l'état de conservation des sites concernés			
Milieu humain paysages et patrimoine	Patrimoine	Impacts très limités sur le patrimoine historiques et les abords Impacts indirects sur le patrimoine archéologique du fait du développement de l'urbanisation, aux abords des haltes notamment	La réglementation relative à l'archéologie préventive s'appliquera dans le cadre des démarches préalables aux aménagements futurs		

	Paysages	<p>Visibilité générale plus importante de la voie ferrée et des ouvrages, du fait de la rénovation des ouvrages et du débroussaillage, du passage des rames TER...</p> <p>Modifications localisées du paysage dans les secteurs des PN 50 et 55 du fait des ouvrages routiers de rétablissement des circulations</p> <p>Modification de l'entrée de ville nord de Bedous du fait de l'aménagement aux abords du PN58</p> <p>Modification significative du paysage dans la zone de jumelage de la voie et de la route nationale</p>	<p>Intégration paysagère des parois créées dans le cadre des aménagements routiers des PN50 et 55</p> <p>Etude architecturale d'intégration du dispositif dans la zone de jumelage (écran de protection des filets détecteurs)</p> <p>Aménagements paysagers aux abords du PN58 prenant en compte en particulier des essences locales pour les plantations à réaliser</p>		Suivi des plantations réalisées pendant 5 ans
Milieu humain	Occupation du sol et bâti	<p>Pas d'impact sur le bâti existant (crainte d'une dépréciation vénale évoquée localement)</p> <p>Impacts limités des prélèvements fonciers :</p> <p>Dénivellations PN50 et 55</p> <p>Modification du tracé de la route départementale d'accès à Bedous au PN58</p> <p>Rétablissement d'accès au PN37 (création d'un chemin)</p> <p>Aménagement de l'accès à la future halte de Lurbe-Saint-Christau</p> <p>Aire de retournement au PN 40</p>	<p>Solutions de dénivellations de moindre impact sur le foncier, notamment agricole et sur le bâti existant</p> <p>Acquisitions prioritairement à l'amiable</p> <p>Indemnisation des préjudices dans le cadre de la DUP</p> <p>Compensation des défrichements</p>	Acceptabilité locale du projet	
	Déplacements	<p>Impacts temporaires sur liés à la modification des habitudes aux abords des passages à niveau automatisés</p> <p>Impact potentiel significatif mais limité dans le temps</p> <p>Impacts permanents liés aux modifications de circulation routière du fait des passages à niveau automatisés (fermeture au passage des rames TER)</p> <p>Impacts limités : 8 passages de TER par jour, peu de voies à fort trafic concernées, report modal attendu de la route sur le transport TER</p> <p>Impacts très limités sur le tracé de l'itinéraire de grande randonnée GR653 voie d'Arles et les itinéraires de petite randonnée</p>	<p>Recherche d'un programme de traitement des passages à niveau respectant les objectifs de sécurité imposés par l'Etat et le Maître d'Ouvrage</p> <p>Information sur les modifications de circulation : signalisation temporaire, information des collectivités et chambres consulaires sur les enjeux de sécurité, information de la profession agricole (gestion du bétail)</p> <p>Maintien de la continuité du GR 653</p> <p>Prise en compte des conditions de sécurité des piétons dans les aménagements routiers</p>		
	Activités économiques et de loisirs	<p>Impact positif du projet à vocation de désenclavement de la vallée d'Aspe et d'amélioration de la desserte de l'agglomération oloronaise</p> <p>Impacts limités sur les conditions de pratiques agricoles</p> <p>Pas d'impact sur les conditions d'accès aux espaces de loisirs et sur les itinéraires de randonnée</p> <p>Impact positif d'une offre de transport alternative vers le Parc national des Pyrénées en vallée d'Aspe (Bedous)</p> <p>Desserte moindre de la commune de Sarrance (entre les haltes de Lurbe-Sainte-Christau et Bedous)</p> <p>Risques industriels à proximité de la ligne</p>	<p>Positionnement des haltes, notamment de celle de Bidos</p> <p>Prise en compte des recommandations de la Chambre d'agriculture dans le cadre de l'étude des impacts du projet sur les conditions d'exploitation auprès des exploitants agricoles concernés</p> <p>Maintien d'un service de transport par car entre les haltes</p> <p>Information des exploitants ICPE de la reprise des circulations ferroviaires</p>		
	Bruit	<p>Les niveaux sonores en phase d'exploitation sont conformes aux exigences réglementaires en matière de bruit et il n'est pas envisagé de protection acoustique</p>			

	Vibrations	Impacts nuls sur le bâti et les populations riveraines de la voie ferrée : Terrains non propices à la transmission Trafic faible Rôle d'absorption du ballast			
	Qualité de l'air	Dégradation au droit de la voie ferrée du fait du passage de rames TER équipées de moteurs diesel et du fait qu'actuellement, aucun train ne circule Dégradation non significative (fréquences faibles, zone rurale en grande partie) Le report de la route vers le rail ne permet pas de compenser les émissions polluantes	Mesures relevant du GID/AOT : Formation des conducteurs à la conduite économe Utilisation de rames TER récentes Optimisation des conditions d'exploitation		
	Emissions lumineuses	Impacts faibles de l'éclairage des haltes (situées en zone rurale ou urbanisée)	Mesures de gestion économe des éclairages (intensité) Pas d'éclairage spécifique des passages à niveau Pas d'éclairage des tunnels		
	Sécurité	Impacts liés à la remise en service de passages à niveau inexploités depuis 25 ans Impacts liés aux risques de chute de blocs sur la voie Impacts liés à la présence de haltes (quai, accès) Impacts liés à la situation de la voie en contre bas de la route nationale 134 sur 1,5 km entre Sarrance et Bedous Impacts liés aux risques d'errance de bétail dans les zones d'élevage	Sécurisation des passages à niveau selon les normes et réglementations en vigueur Clôtures dans les secteurs urbanisés, abords de PN et haltes Traitement des risques de chute de bloc sur la voie ferrée Traitement contre les risques de chute d'un véhicule sur la voie dans la zone de jumelage Clôture au cas par cas dans les zones d'élevage en fonction des besoins identifiés auprès des exploitants concernés)		
	Effets cumulés avec d'autres projets connus	Projet de déviation d'Oloron Franchissement de la voie ferrée en déblai au nord de Gurmençon	Les effets cumulés potentiels se limitent au domaine acoustique (cumul du bruit des infrastructures sur les zones habitées les plus proches). L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet de reprise des circulations ferroviaires a cependant montré que les maisons les plus proches dans ce secteur n'étaient pas influencées par le projet. Il n'y a pas d'effet cumulé des projets en phase d'exploitation		
	Santé humaine	Bruit	Troubles du sommeil, effets sur la communication orale, gêne psychologique Pas d'impact sur la santé humaine en phase travaux et en phase d'exploitation de la ligne	Phase travaux : Dossier « bruit » avant les travaux Engins et matériels conformes aux normes en vigueur (possession des certificats de contrôle) Travail de nuit non envisagé, implantation du matériel fixe bruyant à l'extérieur des zones sensibles Information des riverains	
		Vibrations	Simple perception, gêne Pas d'impact sur la santé humaine en phase travaux et en phase d'exploitation de la ligne		

Produits phyto-sanitaires	<p>Glyphosate (sel d'isopropylamine) : irritation oculaire sévère, toxicité faible chez l'animal. Pas de potentiel cancérigène pour l'homme</p> <p>MCPA (sel de diéthanolamine) : nocif par inhalation, par contact avec la peau et par ingestion</p> <p>Cancérogénicité : catégorie D (USEPA)</p> <p>dichloroprop-P : nocif par inhalation, par contact avec la peau et par ingestion</p> <p>Amitrole (ou aminotriazole) : risque possible pendant la grossesse d'effets néfastes pour l'enfant / Risques d'effets graves pour la santé en cas d'exposition prolongée par ingestion Faible toxicité aigüe.</p> <p>Cancérogénicité : groupe 3 des substances inclassables quant à leur cancérogénicité pour l'homme</p> <p>Thiocyanate d'ammonium : activateur de l'Amitrole. Nocif par inhalation, par contact avec la peau et par ingestion</p> <p>Ensemble des concentrations en résidus de pesticides calculées permet de conclure au respect des LMR définies par l'union européenne et donc à l'absence de risque pour la santé humaine, y compris pour des cibles particulièrement sensibles tels que des enfants résidentiels</p>	<p>Phase exploitation : Usage raisonné des produits</p> <p>Traitement différencié des zones sensibles</p>		
Prolifération d'espèces allergènes	<p>Irritation, larmoiements, crise d'asthme, arrêt cardiaque</p> <p>Risque allergène lié au pollen d'ambrosie écarté dans le cadre du projet, dans la mesure où ce pollen est absent de la région béarnaise</p>			
Pollution de l'air	<p>Atteinte des voies aériennes et de la fonction respiratoire</p> <p>CO à l'origine d'intoxication par atteinte de l'hémoglobine</p> <p>Benzène cancérigène avéré pour l'homme</p> <p>Risque principalement chronique non caractérisé (absence de VTR)</p>	<p>Phase travaux : Arrosage des pistes, notamment par vent fort et temps sec</p> <p>Eviter les opérations de chargement et déchargement de matériaux par vent fort</p> <p>Vitesse limitées à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière</p>		
Pollution des eaux	<p>Risques accidentels de pollution</p> <p>Pollution chronique</p> <p>Impacts très faibles sur la santé humaine (les risques d'ingestion par le biais de captages AEP sont nuls)</p>	<p>Se référer aux mesures envisagées pendant la phase de travaux et la phase d'exploitation dans le domaine des eaux superficielles et de la protection du milieu aquatique</p>		

Article 6 : le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Pau dans le délai de deux mois courant à compter de la date de sa publication.

Article 7 : Le secrétaire général de la préfecture des Pyrénées-atlantiques, le sous-préfet de l'arrondissement d'Oloron-Sainte-Marie, le directeur de Réseau ferré de France, le directeur départemental des territoires et de la mer, les maires des communes d'Asasp-Arros, de Bedous, de Bidos, d'Eysus, d'Escot, de Gurmençon, de Lurbe-Saint-Christau, d'Oloron-Sainte-Marie, d'Osse-en-Aspe et de Sarrance sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture des Pyrénées-atlantiques et dont un extrait sera inséré dans un journal du département.

Fait à Pau, le 19 février 2014
Le préfet,

Signé Pierre-André DURAND.