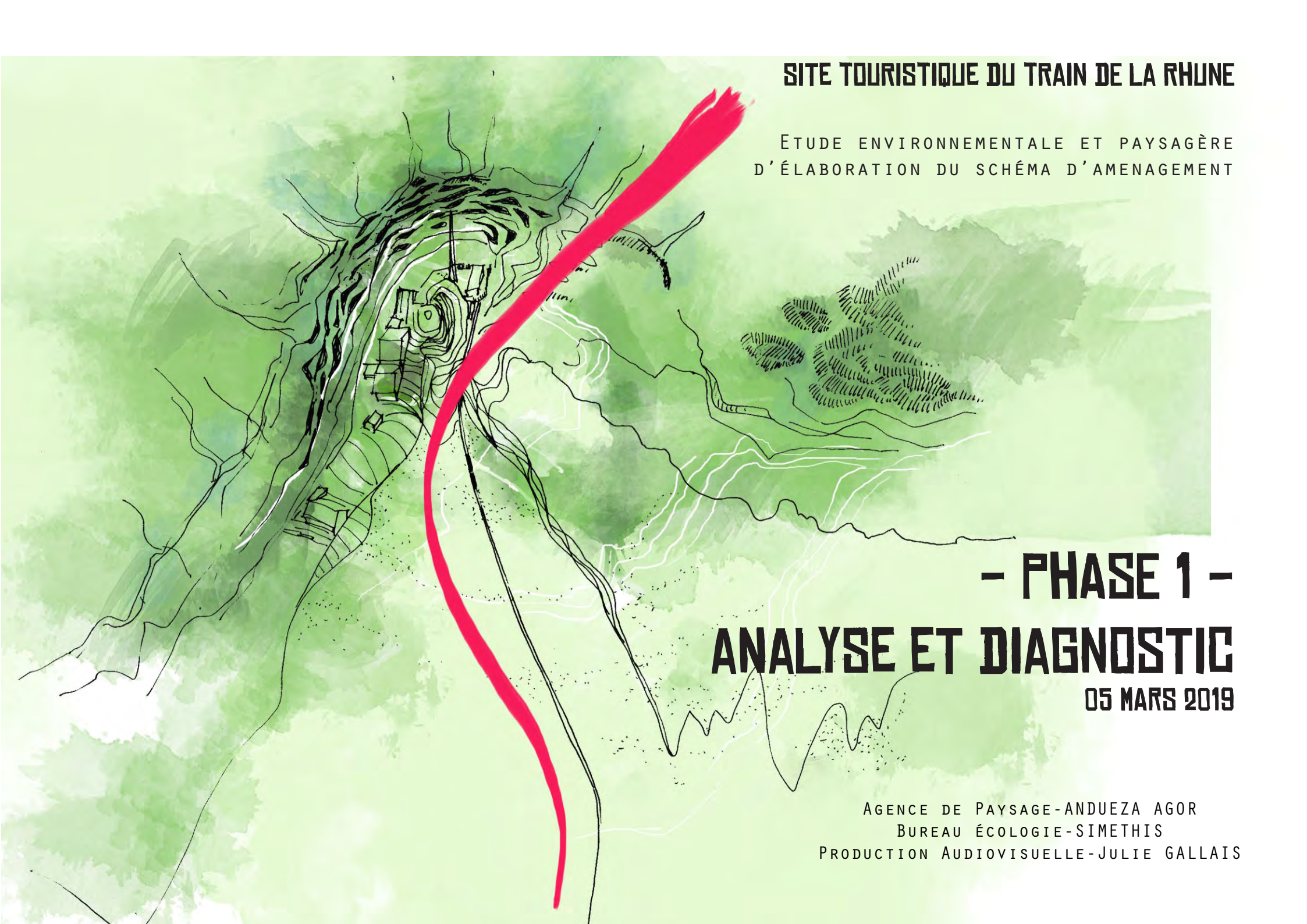


A watercolor illustration of a landscape. The background is a mix of light and dark green washes. Black ink lines sketch a mountainous terrain with a winding path or road. A prominent, thick red line is drawn across the center of the image, starting from the top right and curving down towards the bottom left. In the upper right corner, there is text in French.

SITE TOURISTIQUE DU TRAIN DE LA RHUNE

ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE
D'ÉLABORATION DU SCHÉMA D'AMENAGEMENT

- PHASE 1 - ANALYSE ET DIAGNOSTIC

05 MARS 2019

AGENCE DE PAYSAGE-ANDUEZA AGOR
BUREAU ÉCOLOGIE-SIMETHIS
PRODUCTION AUDIOVISUELLE-JULIE GALLAIS

INTRODUCTION -

L'étude environnementale et paysagère permet de COMPRENDRE et de PRENDRE EN COMPTE la complexité des enjeux au regard du territoire, des élus et des acteurs qui interviennent sur le site.

PHASE 1

Cette présentation est le résumé et la synthèse de la **phase 1** de l'étude. Les trois comités de pilotages qui ont précédé ont validé le contenu et les orientations de ce diagnostic environnement et paysage. Pour l'équipe d'étude il s'est agi de construire un regard commun et d'établir les bases d'une communication adaptée aux contours des projets.

Notre équipe a mené en parallèle;

- *L'analyse paysagère,*
- *L'analyse environnementale,*
- *La retranscription des regards dans des séquences « reportage-vidéo » .*
- *Les rencontres avec les associations, les élus et les usagers.*

Il s'est agi de déceler les potentiels sur lesquels s'appuyer pour énoncer les enjeux à partager, en harmonie avec l'environnement du massif.

La première étape analyse le territoire et les limites qui dessinent le périmètre de l'étude :

Nous avons interrogé le périmètre élargi jusqu'à Saint Jean de Luz, la singularité des 4 communes du massif et l'identité locale transfrontalière.

La deuxième étape explore le massif dans sa globalité au travers du train :

- *Le piémont et col Saint Ignace*
- *Le parcours du train*
- *Le sommet*

PHASE 2

L'élaboration de scénarios d'aménagements sera faite pendant la phase 2 de l'étude.

1- ANALYSE DU TERRITOIRE ET DES LIMITES QUI DESSINENT LE PERIMETRE DE L'ETUDE

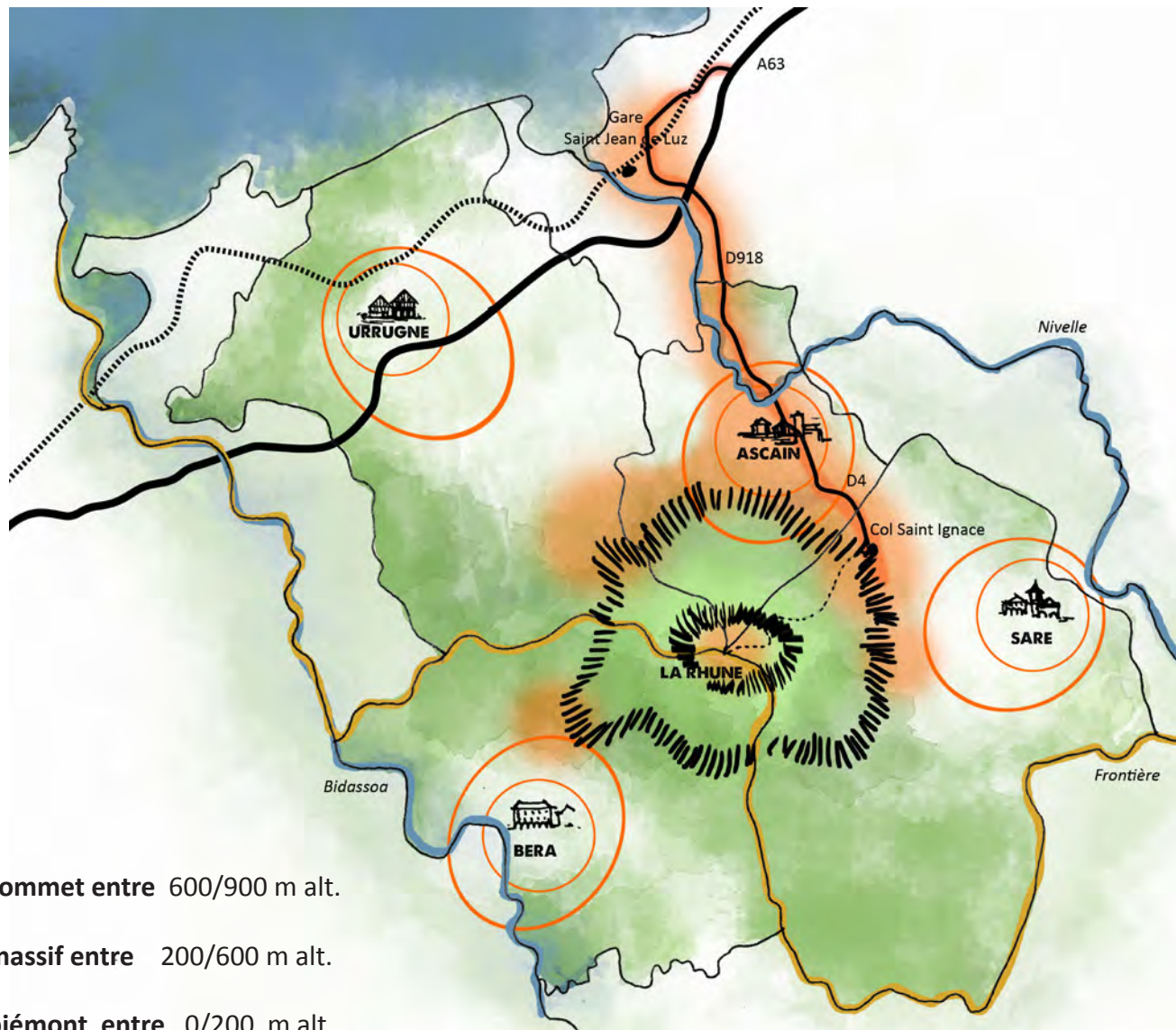
Le sommet de la Rhune est un point de rencontre entre quatre communes de part et d'autre d'une frontière.

Le petit train, fait voyager environ 350 000 visiteurs par an sur l'une des premières montagnes basque qui offre un panorama à 360 degrés. En 35 minutes il donne à voir toutes les richesses de ce territoire, une ascension rapide sur 3 niveaux : le piémont, le massif et le sommet.

Cette diversité des milieux traversés anime le parcours du train.

Les pratiques traditionnelles d'élevage sont moins présentes sur le massif. Cette déprise a des conséquences sur le paysage et l'environnement ; (Fermeture et appauvrissement des milieux, risques d'incendies...). Par contre, la nature reprend ses droits dans les talwegs et les milieux humides.

Que l'ascension soit facile, ludique ou sportive, l'évolution constante de la découverte de la montagne et l'idée de « profiter de la nature » se sont amplifiées. (11 chemins de randonnée et le GR10)



Le sommet entre 600/900 m alt.

Le massif entre 200/600 m alt.

Le piémont entre 0/200 m alt.



2- 1 - LE PIEMONT - LA GARE DU COL SAINT IGNACE

Repenser l'harmonie des lieux et des usages

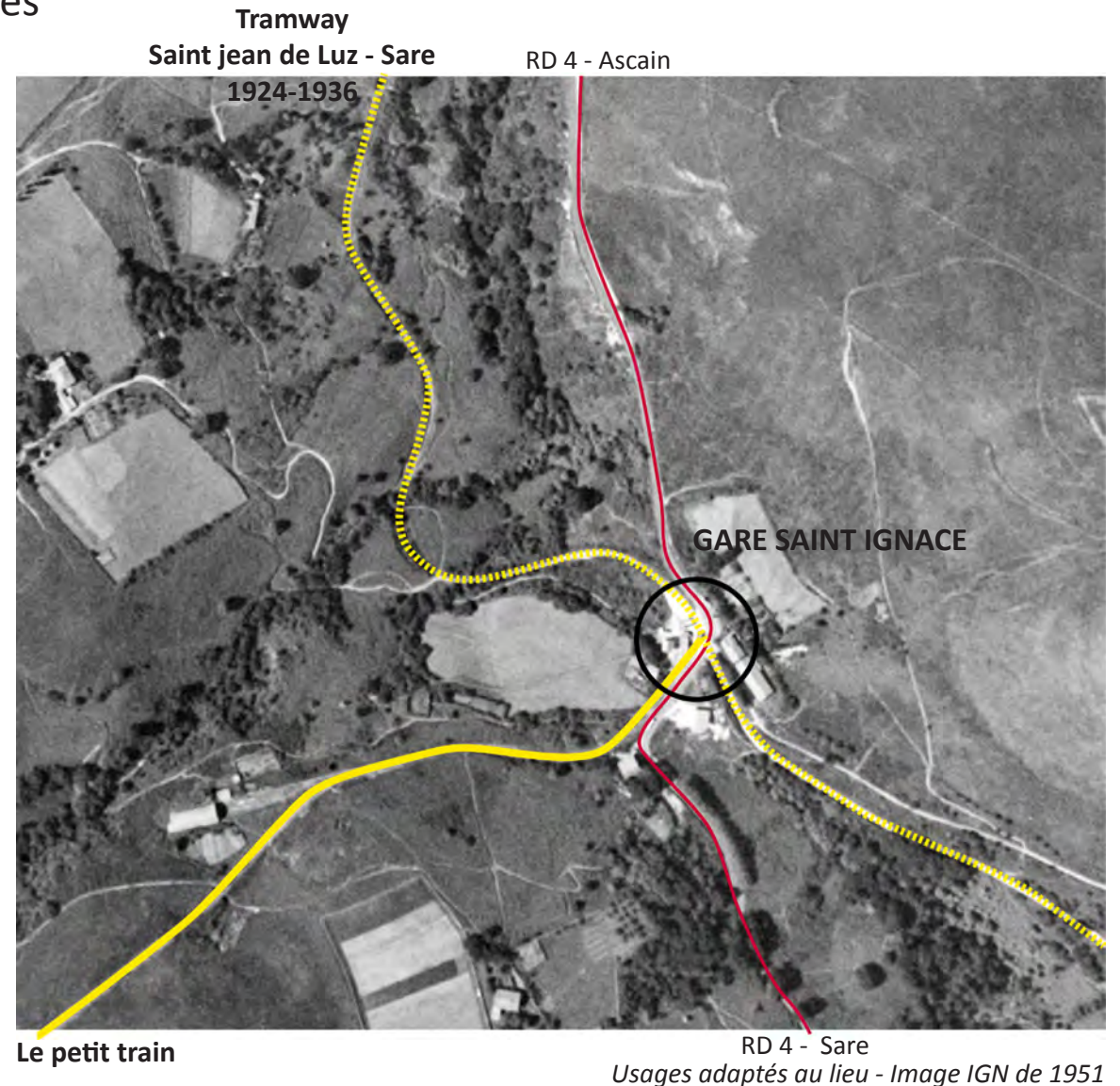
1 - 280 places de stationnement actuellement,

2 - Stationnements sauvages les jours d'affluence,

3 - Trouver la bonne réponse à ces pics de fréquentations passe par :

- Prendre en compte la qualité de l'environnement de la gare et les surfaces nécessaires, à la fois pour les services, l'accueil, le parvis, et l'environnement naturel.

- Se poser la question des modes d'accès au col.



2- 1 - LE PIEMONT - LA GARE DU COL SAINT IGNACE

Prendre en compte les inventaires dans le périmètre du projet

Le site de la gare de St Ignace est en zone natura 2000, c'est un site inscrit, et la chapelle du col est classée, c'est donc un milieu très protégé.

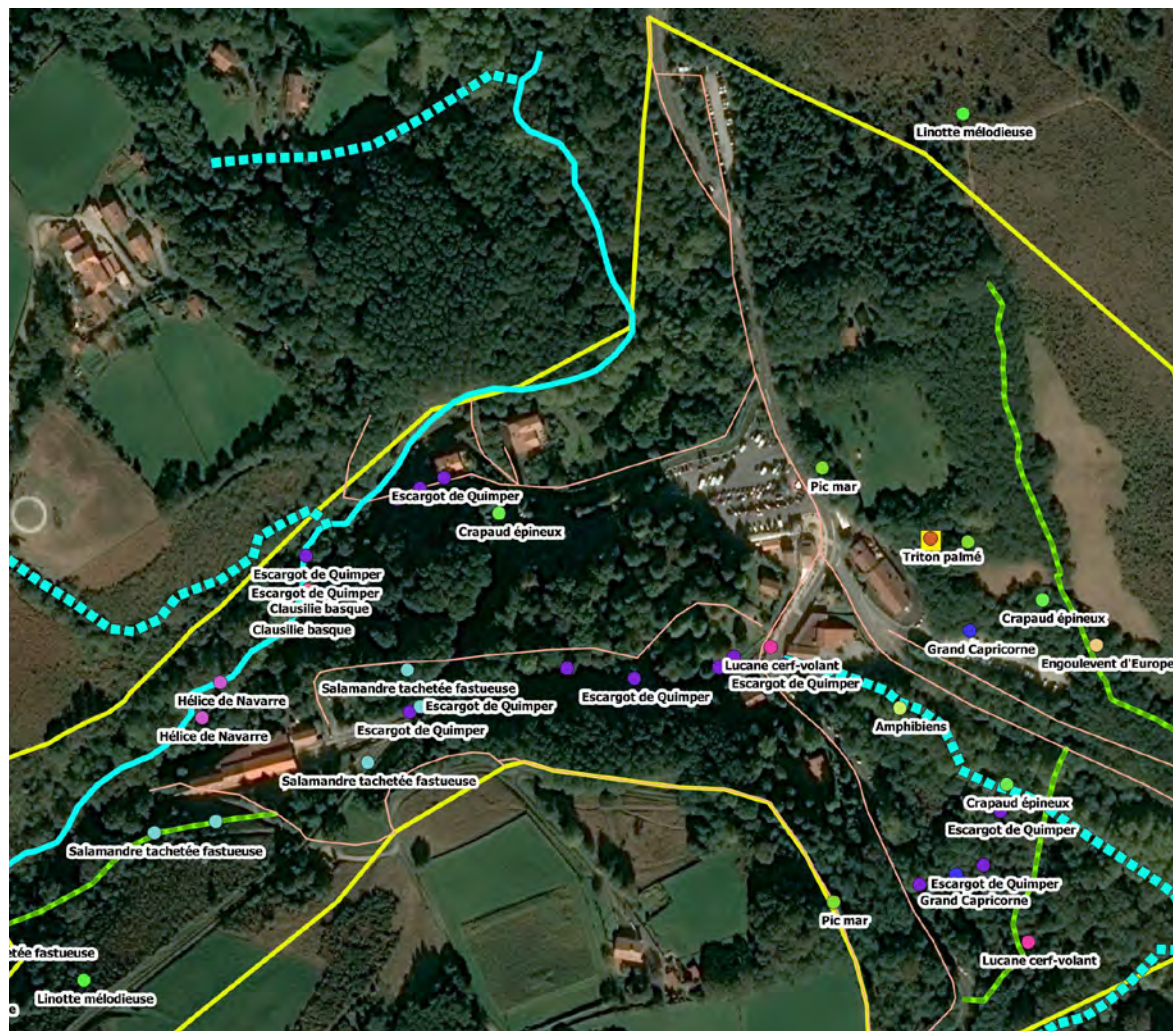
Sur le Col Saint Ignace, des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt sur le secteur sont présentes dans les talwegs et les abords des parkings (y compris dans la zone de prospection de la déviation et du nouveau parking envisagés) :

-Grémil couché, Escargot de quimper, Pic mar, Grand capricorne, Arbre à gîte à Chiroptère, zone de reproduction pour les amphibiens...

-Des landes humides, des mares et des boisements de feuillus sont intéressants en périphérie du col.

L'anthropisation des espaces et la sur-fréquentation du site entraînent l'appauvrissement des milieux.

La dégradation des sous bois et le ravinement puis l'érosion des sentiers de randonnées chargent les eaux des ruisseaux.



Espèces faunistiques d'intérêt- cf- annexe

2- 1 - LE PIEMONT - LA GARE DU COL SAINT IGNACE

L'échelle intimiste de la gare



PAYSAGES

Saint Ignace est un col calé entre deux montagnes encadré par un écrin végétal dense.

Le talweg versant Ascaïn a été comblé progressivement pour installer les parkings et l'esplanade d'arrivée au détriment des continuités végétales. Ces dernières sont composées d'espèces spontanées endémiques de différents milieux. Des ambiances variées de chênes, châtaigniers, aubépines, noisetiers, landes, saules s'y retrouvent.

La touche «exotique» non invasive qui est la base de l'arboretum a aujourd'hui atteint sa maturité. La surfréquentation des visiteurs et le surpâturage du bétail accélèrent son déclin. Certaines espèces présentent un intérêt paysager et écologique alors que d'autres sont à réévaluer.

ACCUEIL ET ESPACE PUBLIC

Les espaces extérieurs sont morcelés, coupés par la RD 4, et peu sécurisés par l'insuffisance des accotements. Les parkings sont multiples, peu visibles, parfois sauvages ce qui accroît la confusion et les nuisances sur le site.

Il existe une réelle anarchie dans le niveau et le contenu de l'information. Ce désordre se répercute sur la faible lisibilité des messages et des espaces. Les espaces piétonniers et paysagers sont mal connectés les uns des autres et ils ne sont pas celui d'un grand site touristique.

Dès le départ le chemin piétonnier d'accès au sommet est contrarié par les passages du train et le fonctionnement du centre technique.

ARCHITECTURE ET SERVICES

Les bâtiments de style néobasques font l'identité du lieu. Ils sont à l'échelle modeste du site. La surfréquentation a contrarié les espaces, la gare a perdu de son authenticité. En lieu et place du caractère ludique, paisible et de sa décontraction estivale l'espace devient juste un lieu de consommation.

La nécessité de répondre à des normes actuelles d'accueil pour tous et de sécurité oblige la réflexion et la réfection des espaces publics et des constructions autour de la gare.

2- 2 - LE MASSIF et LE PARCOURS DU TRAIN

Repenser l'harmonie des lieux et des usages

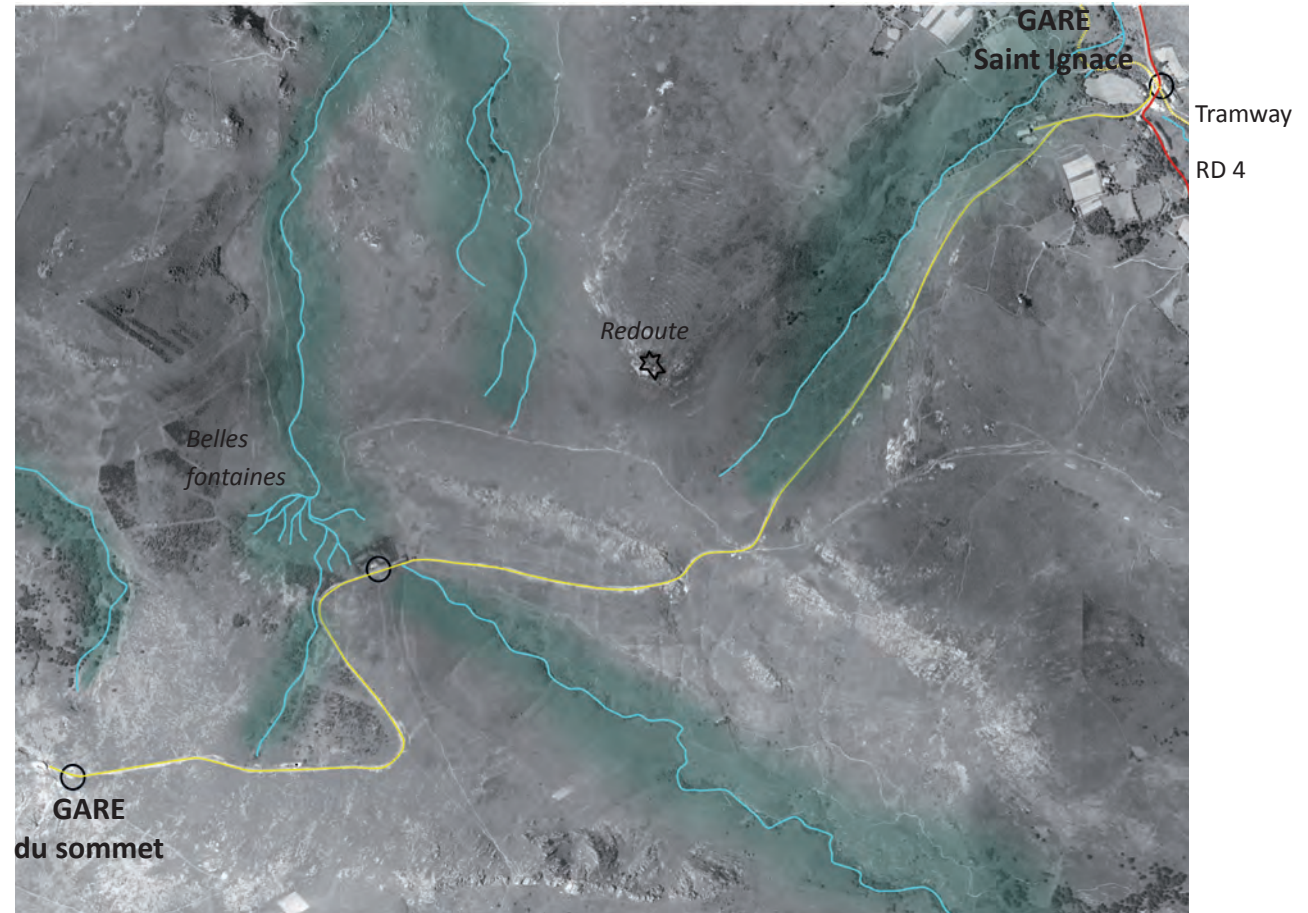
Le parcours du train, une ascension et une descente en deux temps de 4km. La première de la gare Saint Ignace 169 NGF au plateau Alchangue 541 NGF, croisement des convois, la deuxième des belles fontaines jusqu'au sommet à 900 NGF.

Les sites proto historiques classés, les zones humides répertoriées, la forêt de hêtres et de chênes tauzin endémiques se posent sur les flancs très escarpés pâturés par les troupeaux de races locales pendant l'estive.

Les parcours évoluent, autrefois circulaires et peu pentus, ils permettaient de desservir les différents espaces et équipements des exploitations. Aujourd'hui ils sont très utilisés, les randonneurs vont au plus vite au sommet, les sentiers sont très pentus et subissent l'érosion.

Les vues dégagées et les paysages que l'on découvre depuis le train sont tous les jours différents.

Le train reste identique, les paysages évoluent, se referment progressivement face à la déprise du pastoralisme.



Des paysages ouverts pâturés- Image IGN de 1951

2- 2 - LE MASSIF et LE PARCOURS DU TRAIN

Prendre en compte les inventaires dans le parcours du train

Le train traverse des milieux protégés sans les affecter. La morphologie de l'emprise de la voie a favorisé l'installation d'habitats relictuels le long du parcours : daboecia, grémil couché.

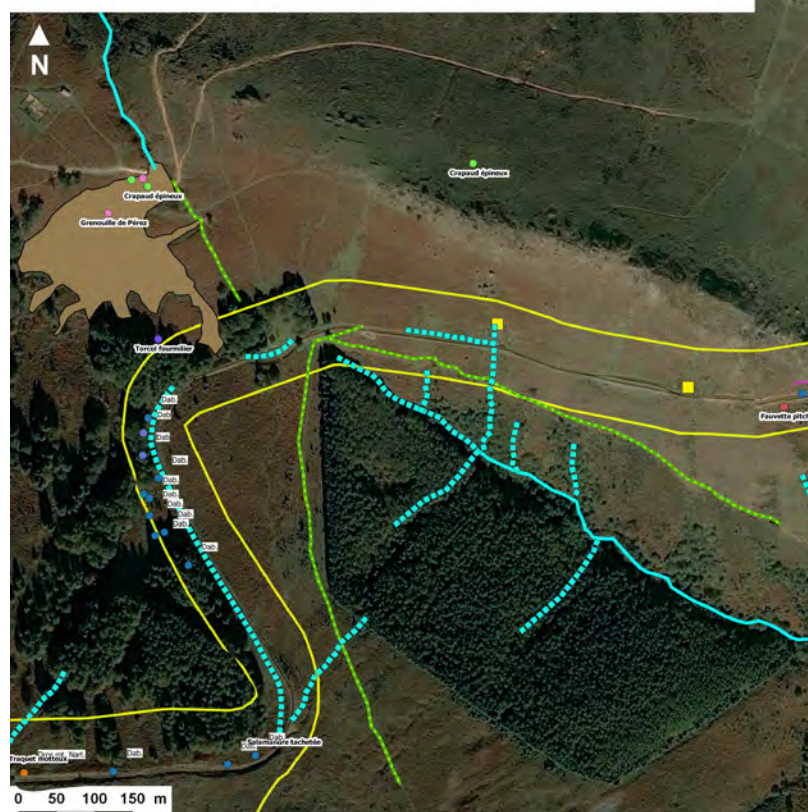
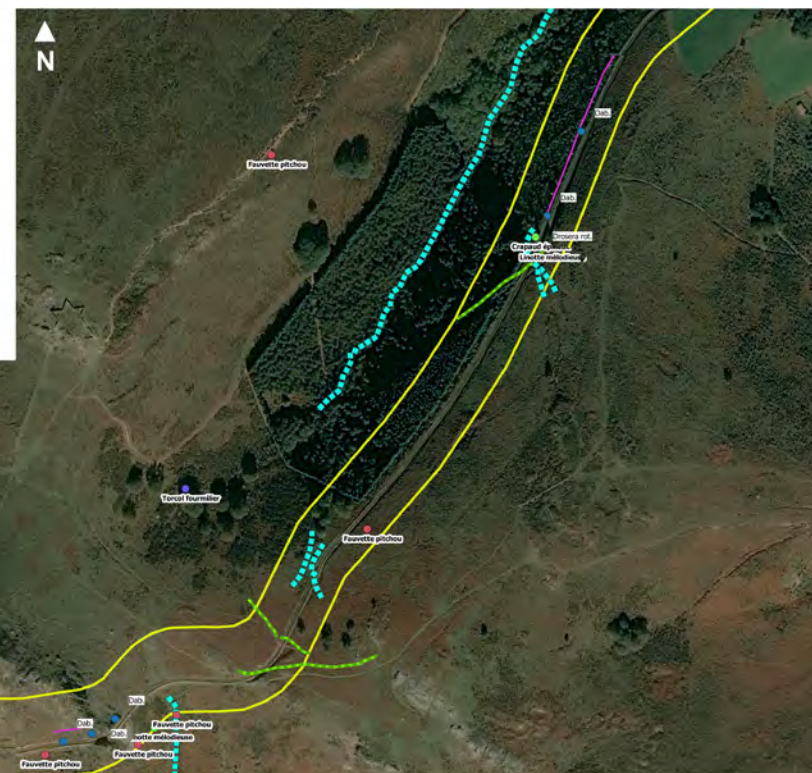
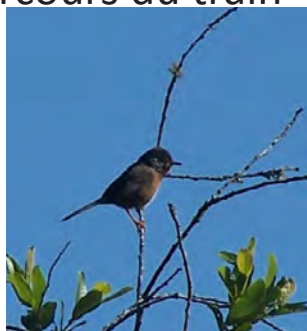
La zone humide des belles fontaines, les landes humides, les zones de reproduction pour les amphibiens sont plus impactées par la multiplication des chemins et le surpâturage localisé.

Les plantations de conifères appauvrissent les sous bois : Thuya, Mélèze, Pin Weymouth...

Les plantations de Chêne rouge d'Amérique, Platane, Tulipier... dénotent avec le cadre naturel du massif.

La diversité des milieux permet à la faune et la flore de se développer sur le massif.

La fermeture des milieux accélérée par la déprise agricole est favorable à certaines espèces mais défavorable à d'autres ... Un suivi du milieu sera intéressant pour mesurer ces variations.



Espèces floristiques et faunistiques présentes sur le parcours du train

- zone d'étude
 - cours d'eau
 - cours d'eau intermittent
 - sentier écorché
 - Routes
- Pointage/Linéaire flore**
- Rosolis à feuilles rondes et narthécie des marais
 - Rosolis à feuilles rondes
 - Brutère de saint Daboec
 - Grémil couché
 - Sèneçon de Bayonne
 - Plantes envahissantes
 - Linéaire de Grémil couché



2- 2 - LE MASSIF et LE PARCOURS DU TRAIN

Nature et culture



L'EXPERIENCE DU PETIT TRAIN

Le train donne à voir les richesses du massif de la Rhune. L'expérience visuelle, sonore, olfactive et tactile de ce «voyage» à 10 km/h est le principal enseignement du parcours. Les trente cinq minutes d'ascension sont rapides. Il y a une multitude de messages à capter, à décoder sans avoir besoin de lunettes pour la «réalité augmentée», faut-il des commentaires pendant le voyage?

Les approches ne sont pas des rencontres, les usages et les pratiques de l'élevage traditionnel se sont adaptés aux passages des voyageurs embarqués. Les traversées des voies pourraient être aisément améliorées au profit des troupeaux.

PAYSAGE EN EVOLUTION

Les unités paysagères se construisent de manière semblable de part et d'autre de la frontière. C'est un socle partagé ; des talwegs et zones humides protégés avec des franges de plus en plus boisées. Des étendues de fougérées de prairies et de bosquets de chênes et de châtaigniers s'enchevêtrent. Selon les versants les compositions changent sauf au sommet le couvert végétal est partout raz et pâturé.

Les sources irriguent les flancs du massif souvent situées autour de la côte 600 NGF. Le paysage change à partir de cet étage, il se diversifie, les pratiques aussi.

ACTEURS ET USAGERS

Les bergers conduisent les troupeaux sur les meilleures pacages. Parfois il y a conflit d'usage avec les randonneurs. Les abreuvoirs, les parcs, les bordes demandent à être entretenus voir déplacés ou reconstruits pour faciliter l'élevage. Les randonneurs partagent les chemins ou sentiers des bergers. leur destination est différente, le regard aussi.

Cette convergence des tracés vers le sommet (aux 3 étages) a modifié les usages et les dessins antérieurs, c'est un fait l'impact sur le site s'est accentué.

L'information et la pédagogie reste à définir sur ce territoire pratiqué en «**libre service**».

2- 3 - LE SOMMET DE LA RHUNE

La superposition d'évènements au sommet

Il y a une succession d'évènements qui se superposent sur ce même lieu.

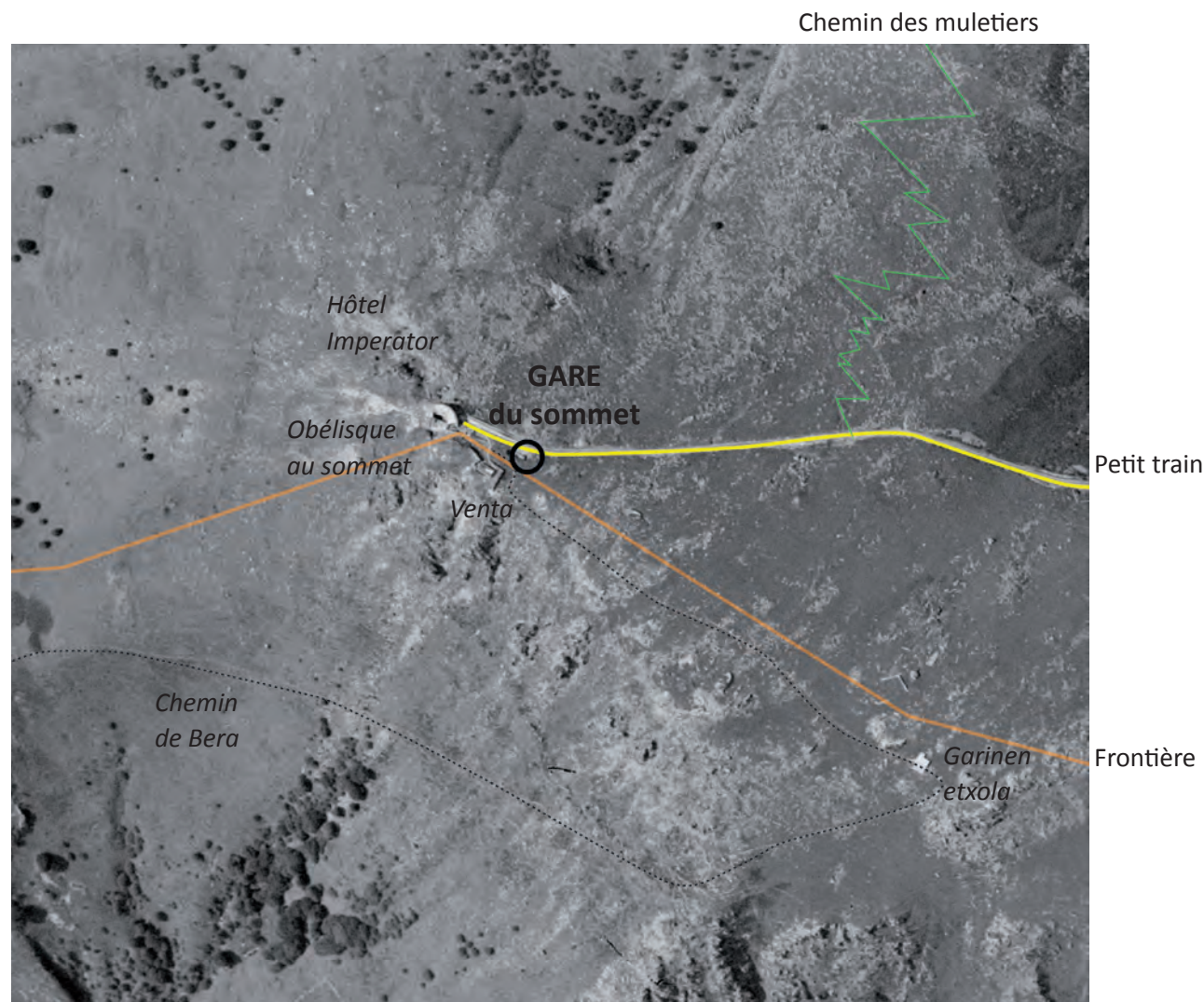
Ce site a été un point de vue stratégique, militaire, religieux, un espace de partage, de sépulture, de fête et de pratiques de la montagne jusqu'en 1924.

Le tourisme et les commerces qui l'accompagnent se sont installés autour de la gare du sommet, un caractère de loisir s'est développé autour du belvédère à 360 degrés. Actuellement les visiteurs du train et les randonneurs de plus en plus nombreux occupent la totalité du sommet.

Le développement de la diffusion a été amélioré par l'installation sur le sommet d'une antenne TDF en 1966 qui couvre aujourd'hui un bassin de 500 000 personnes. Les améliorations sont constantes.

La saturation au sommet est réelle, mal perçue, mal vécue par les visiteurs, les randonneurs, les acteurs du territoire. Le belvédère est parasité par les nombreux équipements, ils ne répond plus aux attentes des gens. Alors les flux se dispersent, s'occupent à leur guise et viennent créer de nouveaux amas de type « kern » sur le périmètre plus large du sommet.

La réalité du sommet est rustique, son caractère montagnard prépondérant, la sobriété est à repenser pour un équilibre des multi-usages sur ce territoire emblématique de la montagne basque.



L'identité partagé - Image IGN de 1938

2- 3 - LE SOMMET DE LA RHUNE

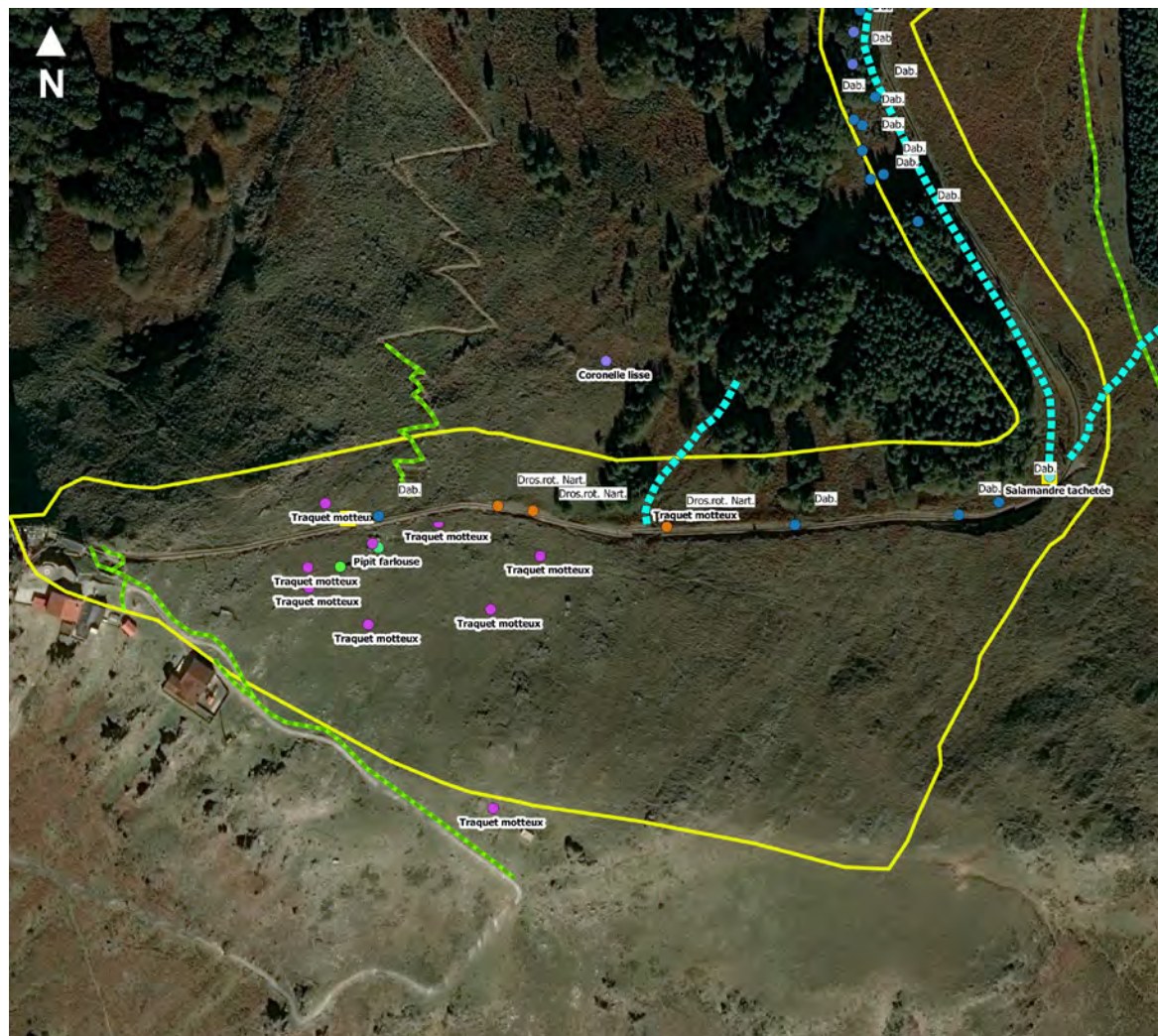
A proximité des milieux sur-fréquentés

Un habitat relictuel humide a été identifié autour de la voie ferrée. De part et d'autre de la voie les pelouses du sommet limitent l'érosion des sols.

Par contre la multiplication des sentiers et leur pente abrupte augmente les phénomènes érosifs et dégrade certains milieux ou convergent les passages dans les pierrés .

Le sommet est anthropisé, le piétinement intense empêche tout développement d'habitats naturels de la faune et de la flore caractéristiques de ces altitudes.

L'ensemble des réseaux eaux potable, eaux usées, téléphone et électricité doivent être repensés et l'assainissement autonome ou collectif des bâtiments serait nécessaire pour la salubrité du milieu.



Espèces faunistiques floristiques d'intérêt- au sommet

2- 3 - LE SOMMET DE LA RHUNE

Une identité partagée



PAYSAGES OUVERTS

La Rhune est un sommet entre deux paysages, au nord celui qui embrasse le littoral depuis Donosti jusqu'à Arcachon et au sud depuis l'Ursuya jusqu'aux 3 couronnes en passant par le pic d'Anie («Ahunamendi» la montagne des chevrettes).

La Rhune c'est la pointe avancée d'un soulèvement massif dont les inclinaisons de grès roses attestent de la violence des mouvements. L'échelle du temps est là, celle de l'espace également, le visiteur ne se trompe pas, c'est l'objet de sa quête cette présence authentique du caractère montagnard sur le sommet.

Les coléoptères cracheurs de sang (timarcha tenebricosa) manifestent sur pilota leku pour faire cesser les délocalisations sauvages entreprises par les créateurs de kerns.

ACCUEIL ET PARCOURS TRANSFRONTALIERS

Les propriétaires actuels du sommet sont privés, du moins sur la pointe de la Rhune. L'espace est dallé, bétonné, les différences de niveaux découpées par des successions de rampes et d'escaliers. L'arrivée depuis la gare est captée par les ventas, le schéma est simple. Concevoir un autre mode de découverte et des pratiques plus proches de la nature supposera une entente des acteurs en place.

- Coordonner les fonctionnements du train et celui des ventas n'est pas nouveau, chacun étant dépendant de l'autre.
- Déplacer le centre d'intérêt et aller chercher les lieux où les panoramas ne sont pas réduits par les constructions.
- Trouver de l'eau et la mettre à disposition sans la souiller. (source Urkila)

ARCHITECTURE ET IDENTITE

Une antenne «discrète» effilée, une bâtisse massive sans ouverture, des accessoires multiples orientés vers le Nord ouest et au pied, une clôture impénétrable. L'antenne TDF s'affranchit à sa manière des aléas climatiques. Elle marque le lieu et si cette signature vue de loin est remarquable, de près elle ne l'est plus.

Sur le versant Navarrais, des toits à double pentes en béton, puis 2 à 6 étages de constructions de style néo-néo-basque s'imposent. Le rouge et le blanc suffirait-il à justifier une construction peu adaptée ?

Les vestiges historiques, les murets massifs et les monuments se partagent ce sommet. Là les visiteurs s'agglutinent pour admirer les lointains Ils posent et s'exposent aux 4 vents.

3- CONCLUSION DE LA PHASE I

A l'heure de la synthèse :

Pour obtenir une stratégie de développement cohérente autour du petit train de la Rhune, trois critères essentiels apparaissent :

- La valorisation du caractère multi-usage du site, de façon durable,
- Le renforcement des qualités environnementales propres aux lieux,
- L'appropriation transfrontalière des préoccupations qui se posent au sommet.

Sur la base de ce diagnostic le comité de pilotage a dégagé :

- les enjeux partagés pour le site,
- les orientations et objectifs sur les 3 niveaux du massif.
- Ces objectifs une fois partagés avec les parties prenantes (Associations et socio-professionnels) seront le socle du travail d'élaboration des scénarios mené en Phase II.