



Etape 2

Bilan de la concertation territoriale

Juin 2012

Sommaire

Préambule	3	4. Les enseignements de l'étape 2 de concertation	48
1. Les fondements de la concertation territoriale du GPSO	4	4.1. Les principaux objectifs visés au début de l'étape 2 ont été respectés	48
1.1. Les trois principes de la concertation territoriale.....	4	4.2. Une mise en œuvre du dispositif dans l'esprit de la charte de la concertation territoriale.....	49
1.2. Les objectifs du dispositif de concertation	4	4.3. Une démarche de concertation productive...mais des désaccords subsistent	50
1.3. La charte de la concertation territoriale.....	5	5. Les perspectives pour l'étape 3 de concertation	52
1.4. Les garants de la concertation	5	Annexes	53
1.5. Le calendrier de l'élaboration concertée du GPSO	5		
2. L'organisation et le déroulement de la concertation durant l'étape 2 du GPSO	6		
2.1. Retour sur le bilan de la concertation territoriale de l'étape 1	6		
2.2. Les évolutions du dispositif de concertation territoriale en étape 2	8		
2.3. Le calendrier de la concertation territoriale en étape 2	14		
2.4. Le dispositif d'information du public en étape 2	16		
3. Les sujets de la concertation en étape 2	23		
3.1. Le 1 ^{er} temps : détermination des zones sensibles (juin 2010 / octobre 2010).....	24		
3.2. Le 2 ^e temps : conception des hypothèses de tracé et leur sélection (octobre 2010 à janvier 2011)	28		
3.3. Le 3 ^e temps : comparaison des hypothèses de tracé et choix d'un tracé à approfondir (février à juin 2011).....	33		
3.4. Le 4 ^e temps : optimisation d'un tracé et la détermination des mesures d'insertion (juillet 2011 – janvier 2012).....	39		
3.5. L'aménagement des gares existantes, des gares nouvelles et des haltes (juillet 2011 – janvier 2012)	45		

PREAMBULE

Le présent bilan fait la synthèse de la démarche de concertation et d'études conduite par RFF lors de la seconde étape de l'élaboration du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)*.

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, Réseau Ferré de France a décidé de regrouper ces deux projets sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) ». Les études conjointes, dont le contenu et les modalités de réalisation et de financement ont fait l'objet d'un protocole cadre signé le 26 décembre 2007 entre l'Etat et les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, ont pour objectif leur mise à l'enquête d'utilité publique en 2013.

La première étape de l'élaboration du GPSO a permis de retenir un fuseau unique de 1.000 mètres, proposé par le Comité de pilotage du 31 mai 2010 puis confirmé par la décision ministérielle du 27 septembre 2010.

Initiée en juillet 2010, la concertation au titre de la seconde étape est entrée en phase opérationnelle en octobre 2010. Cette seconde étape s'est achevée lors de la réunion du Comité de pilotage du 9 janvier 2012, qui a proposé le tracé à la décision du Ministère en charge des transports. Cette décision est intervenue le 30 mars 2012.

➤ **Ce bilan de la concertation territoriale de l'étape 2 concerne la période d'octobre 2010 à janvier 2012.**

Une synthèse de la concertation territoriale de l'étape 2 reprenant les conclusions, enseignements et perspectives du présent bilan a été présentée pour avis au collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011. Celui-ci a formulé un avis qu'il a adressé au Comité de pilotage pour sa réunion du 9 janvier 2012.

Les garants de la concertation ont en parallèle rédigé un compte-rendu de leurs actions, qu'ils ont présenté le 13 décembre au collège des acteurs locaux, puis transmis au Comité de pilotage, au Président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et au Président de RFF.

Ce bilan de la concertation territoriale est ensuite rendu public sur le site Internet dédié au projet : www.gpso.fr

*A partir de mi 2010, l'appellation « le GPSO » a été utilisée, aussi ce sera cette appellation qui sera employé tout au long de ce bilan.

Ce bilan aborde la démarche de concertation en s'attachant à :

- rappeler les fondements de la concertation territoriale ;
- décrire comment a été conçu et organisé le dispositif de concertation, et quels ont été les outils d'information associés ;
- détailler pour chaque temps de concertation : le phasage et les objectifs spécifiques, le dispositif et les apports de la concertation ;
- tirer les enseignements de cette étape 2 et les perspectives pour l'étape 3.

1. LES FONDEMENTS DE LA CONCERTATION TERRITORIALE DU GPSO

1.1. LES TROIS PRINCIPES DE LA CONCERTATION TERRITORIALE

Pour l'étude du GPSO, la concertation continue avec l'ensemble des acteurs et populations des territoires (concertation territoriale) fait partie intégrante du processus d'études. Ses modalités de mise en œuvre ont été arrêtées en 2009.

Cette concertation étroitement associée à la conduite des études menées sur le projet vise à permettre la contribution de personnes concernées par ce projet structurant d'aménagement du territoire. Elle doit favoriser l'information du plus grand nombre sur l'avancée du projet et développer les échanges d'informations et d'appréciations en matière d'enjeux territoriaux, environnementaux, de transport, etc.

Pour ce faire, cette concertation repose sur les principes suivants :

- **diversité** : il s'agit de prendre en considération l'ensemble des points de vue exprimés au sein des instances de concertation ;
- **écoute** : l'expression des acteurs doit être écoutée, argumentée et prise en considération, ce qui implique une relation continue ;
- **transparence** : les informations doivent être partagées et toute décision doit être argumentée en s'appuyant sur des critères expliqués à l'ensemble des acteurs.

1.2. LES OBJECTIFS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

La concertation associe les services de l'Etat, les organismes socioprofessionnels, les collectivités territoriales, les associations représentatives et/ou agréées, ainsi que le public. Le descriptif des instances de concertation est précisé au paragraphe 2.2.3.

RFF entend, de manière générale, la concertation comme un dialogue constructif destiné à faire émerger une vision partagée des projets et des territoires dans lesquels ils s'inscrivent.

Dans le cadre du GPSO, les principaux objectifs de la concertation territoriale sont les suivants :

- recueillir tout au long des études des propositions et disposer de connaissances concrètes permettant d'enrichir l'élaboration du projet ;
- organiser le partage d'informations, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis ;
- réaliser des projets qui identifient et prennent en considération les enjeux environnementaux, dont ceux concernant les milieux humain et naturel ;
- assurer la cohérence entre le GPSO et les enjeux de développements territoriaux ;
- informer régulièrement de l'avancée des études et des décisions prises sur les projets et ainsi favoriser la participation active des acteurs et du public.

Le dispositif de concertation mis en place par RFF pour l'étape 2, détaillé par la suite, repose principalement sur :

- des instances de dialogue complémentaires qui permettent la participation des services de l'Etat, des élus, organismes socioprofessionnels, associations et du public ;
- des commissions consultatives d'élus ;
- des groupes de travail thématiques composés d'une grande diversité d'acteurs ;
- des réunions de proximité ;
- des temps de consultation du public ;
- des temps de rencontres successifs de ces différentes instances ;
- une charte qui précise les objectifs et les règles de la concertation ;
- l'accompagnement de 3 garants de la concertation ;
- la publication régulière des comptes rendus de ces échanges.

RFF a souhaité poursuivre la concertation dans l'esprit des débats publics et a défini une charte de la concertation et désigné des garants afin d'assurer le respect de son application.

1.3. LA CHARTE DE LA CONCERTATION TERRITORIALE

Diversité, écoute et transparence, ces principes ont été traduits dans la charte de la concertation territoriale. Elle précise le cadre de fonctionnement, les objectifs, les modalités de la concertation, ainsi que les engagements réciproques des participants pour rendre le dialogue constructif et utile au plus grand nombre.

Sur proposition du collège des acteurs locaux, réuni le 11 mai 2010 et sur les conseils des garants de la concertation, quelques dispositions de cette charte ont évolué en fin d'étape 1 :

- modalités relatives au collège des acteurs locaux (information continue, possibilité de participation aux instances de concertation « libre » en qualité d'observateur) ;
- teneur du compte-rendu de chaque réunion et son processus de validation (commissions consultatives, groupes de travail) ;
- principes de composition des groupes de travail (élargissement aux représentants des syndicats, constitution de groupes de travail avec les représentants associatifs) ;
- officialisation de la concertation de proximité (voir chapitre 2.2.4) comme modalité de concertation.

Les évolutions de la charte ont été validées lors de la réunion du Comité de pilotage du 31 mai 2010.

➤ [Annexe : Charte de la concertation territoriale \(mai 2010\).](#)

1.4. LES GARANTS DE LA CONCERTATION

La CNDP, sollicitée par RFF, a recommandé que le rôle de garant de la concertation soit assuré par des personnalités neutres. Le Comité de pilotage d'avril 2009 a demandé à RFF de proposer, en accord avec la CNDP, trois personnes pour assurer cette mission.

RFF a proposé les trois personnes suivantes, universitaires en Région Aquitaine et Midi-Pyrénées :

- Jean-Michel UHALDEBORDE, pour la partie Bordeaux-Agen-Dax (lot 1) ;
- Jean-Pierre WOLFF, pour la partie Ouest Agen-Toulouse (lot 2) ;
- André ETCHÉLECOU, pour la partie Dax-Frontière espagnole (lot 3).

Cette proposition a été acceptée par la CNDP le 1er juillet 2009 et confirmée par une lettre de mission adressée aux garants le 20 août 2009, précisant leur mission de veiller au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation du public selon les règles précisées dans la Charte de la concertation territoriale.

Régulièrement informés par RFF de l'organisation et du déroulement de la concertation, ils participent en fonction de leur appréciation aux réunions de concertation.

Leurs adresses électroniques et postales ont été rendues publiques et permettent à quiconque de les interpellier sous forme de questions ou d'avis sur la démarche de concertation et sur le projet en général.

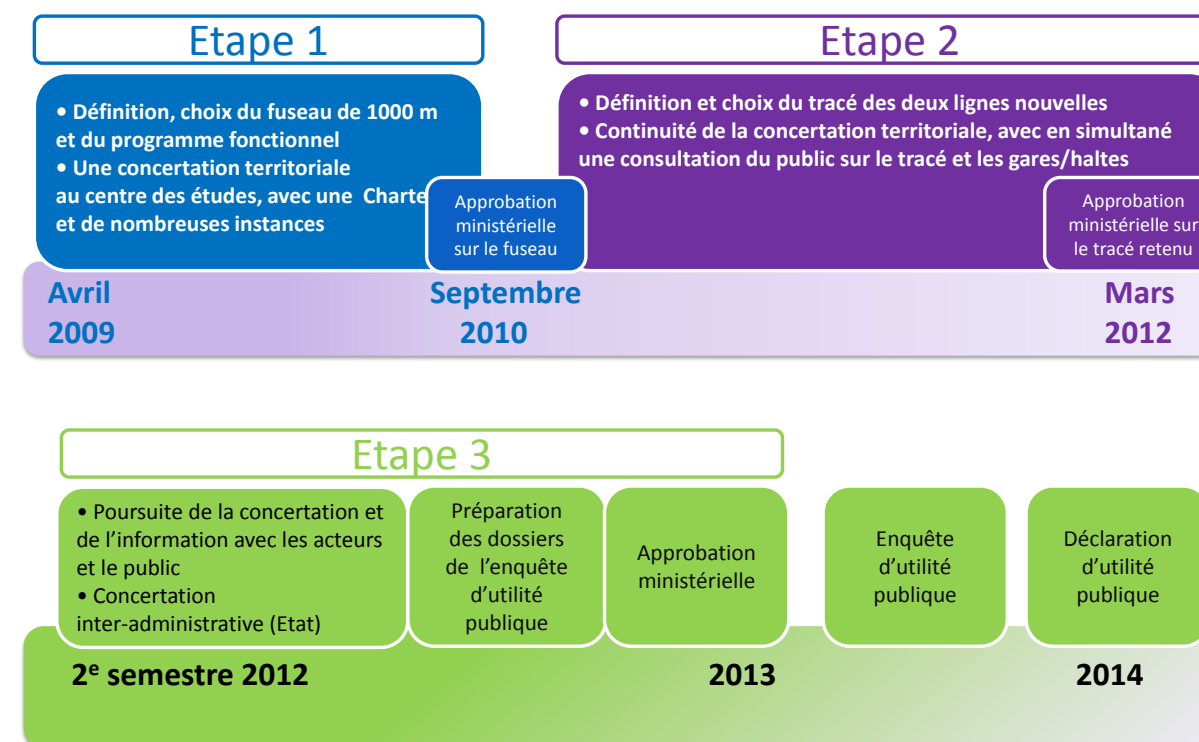
A l'issue de chaque étape du projet, ils établissent un compte-rendu de leurs actions, présenté au collège des acteurs locaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

Des rencontres sont organisées régulièrement entre la CNDP, les garants et RFF.

1.5. LE CALENDRIER DE L'ELABORATION CONCERTEE DU GPSO

La concertation et les études de cette étape 2 s'inscrivent dans un processus d'études comportant trois étapes et dont le but est d'engager la procédure de mise à l'enquête d'utilité publique, enquête prévue en 2013 en vue d'une déclaration d'utilité publique avant fin 2014.

Les 3 étapes conduisant à l'enquête publique



2. L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION DURANT L'ETAPE 2 DU GPSO

Depuis le début du GPSO, RFF a adopté une méthodologie innovante d'études et de concertation pour la conception des lignes nouvelles.

La démarche retenue consiste à placer la concertation au centre des études.

L'organisation des échanges repose sur deux dispositifs complémentaires :

- le dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés ;
- l'information et la consultation du public.

RFF s'est engagé à ce que l'ensemble des points de vue exprimés dans les instances de concertation soit pris en considération et à ce que les décisions soient argumentées.

L'enchaînement entre concertation/consultation et études demeure.

En étape 1, la concertation a précédé et initié les études, lesquelles ont permis d'avoir une meilleure connaissance des enjeux et des territoires.

En étape 2, les études étaient inscrites dans la continuité de celles de l'étape 1, elles ont précédé et alimenté la concertation et la consultation du public.

2.1. RETOUR SUR LE BILAN DE LA CONCERTATION TERRITORIALE DE L'ETAPE 1

Le bilan conduit au terme de l'étape 1 (disponible sur www.gpso.fr), avait permis de recueillir des enseignements sur la conduite de la concertation et de mettre en perspective des évolutions pour l'étape 2.

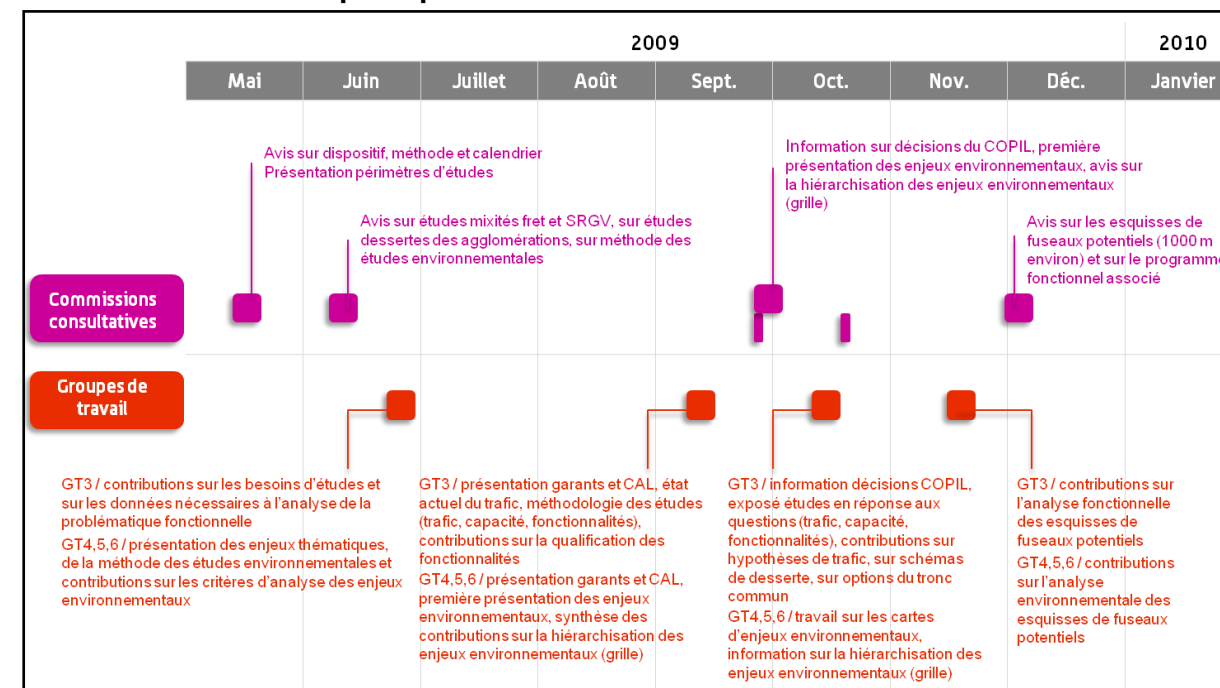
Les principaux enseignements de la concertation de l'étape 1

Objectifs et thématiques

L'Etape 1 (mai 2009 - mai 2010) a permis de définir un fuseau de passage de 1.000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études, et de définir les fonctionnalités et les dessertes restant à préciser à l'issue du débat public. Elle s'est conclue par la décision ministérielle du 27 septembre 2010. Cette première étape a permis de répondre aux objectifs visés, tout en respectant les principes énoncés dans la charte de la concertation territoriale.

L'organisation et les sujets de la concertation ont été concentrés sur ces objectifs, une nouvelle approche du dispositif de concertation a été initiée : placer les enjeux environnementaux des territoires au centre des sujets de la concertation, avant même de parler de tracés ou de solutions techniques.

Les principaux thèmes abordés dans les instances



L'ensemble des acteurs des territoires concernés a été associé à un travail d'évaluation collectif d'une grille multicritères des enjeux environnementaux, au recueil et à la validation des données environnementales ainsi qu'à l'élaboration des esquisses de fuseaux potentiels.

L'étape 1 : déroulement et participation

Bien qu'inscrites dans une dynamique de concertation intense, la participation et la mobilisation des acteurs ont été réelles. Le climat des échanges a été généralement serein, l'écoute mutuelle et la diversité des positions respectée, même si les élus et associations de riverains en Gironde ont rappelé leur opposition de principe au projet de ligne nouvelle.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, la concertation a rencontré des difficultés. Les questions prévues à l'étape 1 ont parfois été reléguées au second plan car certains acteurs locaux ont souhaité placer le débat sur le plan de l'opportunité du projet.

Les élus ont clairement exprimé leurs avis au sein des commissions consultatives ou via des délibérations ; les fonctionnalités du GPSO ont fait l'objet d'échanges riches et constructifs, permettant à RFF de proposer un programme de services ferroviaires au Comité de pilotage.

Le public a bénéficié d'une large information grâce à la diffusion par RFF de cinq numéros de la Lettre d'information du GPSO et au site Internet www.gpso.fr régulièrement mis à jour, où il pouvait accéder aux documents partagés avec les acteurs de la concertation et questionner RFF. Certaines communes ont également organisé des réunions publiques, demandant à RFF d'être présent.

Chiffres-clé de la concertation en étape 1 :

- 12 mois de concertation
- 256 communes concernées
- 10 commissions consultatives : 51 réunions de commissions consultatives
- 20 groupes de travail géographiques sur 6 thématiques : 86 réunions de groupes de travail.
- Au total, 140 réunions de concertation (avec le collège des acteurs), et plus de 400 réunions de proximité
- Présence des garants à une cinquantaine de réunions.

Concernant l'approche proposée, plaçant les enjeux environnementaux des territoires au centre des sujets de la concertation, certains participants se sont montrés d'abord circonspects ou suspicieux, mais progressivement une grande majorité des acteurs a reconnu la pertinence de cette démarche et s'est mobilisée à travers la concertation territoriale.

Certains acteurs ont œuvré dans le sens des objectifs visés, ce qui a permis d'identifier des enjeux et attentes forts et de les prendre utilement en compte dans les études.

D'autres ont été présents pour porter la contradiction et débattre de l'opportunité du GPSO.

Le processus de concertation et d'études n'a pas convaincu l'ensemble des opposants.

Dans les territoires où l'opposition aux projets de lignes nouvelles était vive à l'issue des débats publics conduits en 2005 (LGV Bordeaux - Toulouse) et 2006 (Projet ferroviaire Bordeaux - Espagne) sous l'égide de la CNDP, cette opposition a en grande partie persisté à l'issue de l'étape 1.

Les enseignements de l'étape 1

Même si certains acteurs ont apprécié la dynamique de la concertation, le rythme des réunions s'est avéré élevé, ce qui a pu poser quelques inconvénients pour les participants comme pour RFF : difficultés d'organisation, délais parfois courts dans la transmission des invitations ou des documents préparatoires, temps parfois insuffisants pour assurer une diffusion de l'information au sein des organismes représentés dans le cadre de la concertation, problème de disponibilité des participants (en particulier pour certains services de l'Etat ou des collectivités territoriales), difficulté des participants pour prendre connaissance de l'ensemble des informations transmises.

La concertation conduite a permis aux acteurs des territoires de développer des habitudes d'échanges et de travail, d'appréhender les objectifs du GPSO et enfin de partager une culture commune des enjeux fonctionnels et environnementaux.

A l'issue de l'étape 1, un bilan de la concertation a été réalisé par RFF, ce document ainsi que l'ensemble des comptes rendus des différentes réunions de concertation sont disponibles sur le site Internet dédié au projet.

En décembre 2009, les trois garants de la concertation ont établi le compte-rendu de leurs actions et ont fait part de suggestions. Ils ont également exprimé leur avis sur le bilan de la concertation de RFF. Ils ont présenté une synthèse de ce compte-rendu aux membres du collège des acteurs locaux le 18 décembre 2009, puis au Comité de pilotage de janvier 2010. On peut citer en particulier leurs suggestions suivantes :

- **diffusion plus rapide de comptes rendus des réunions de concertation.** « Il serait indispensable de veiller à réduire drastiquement le délai de diffusion des comptes rendus synthétiques des diverses réunions. De manière plus générale, le site GPSO aussi bien documenté fut-il à sa création, doit, pour continuer d'être attractif, être très régulièrement mis à jour dans les plus brefs délais. » ;
- **ouverture des instances de concertation à un plus grand nombre d'acteurs.** « Ne serait-il pas souhaitable de faire participer les professionnels du fret (logisticiens, chargeurs, transporteurs) qui ne paraissent pas figurer dans l'organigramme de la procédure de concertation ? » ;
- **espacement plus important entre chaque séquence de groupe de travail** pour garantir la prise en compte des informations délivrées lors des réunions précédentes. « Ne serait-il pas souhaitable d'espacer de 6 semaines les réunions des groupes de travail afin de pouvoir intégrer convenablement pour la séquence suivante les informations délivrées lors de la précédente ? » ;
- **intégration de dispositifs de visualisation des informations.** « Pour améliorer la compréhension paysagère des fuseaux puis du tracé, il serait pédagogiquement très utile de visualiser les diverses couches d'information géographique (topographie, patrimoine naturel, culturel, cadastre, photographies aériennes) en trois dimensions. »

Les perspectives pour la concertation de l'étape 2

La première étape de l'élaboration du GPSO a permis de créer les conditions propices à la concertation de l'étape 2, laquelle devra définir les hypothèses de tracé, solutions techniques issues de la prise en compte des enjeux environnementaux et des services de transport associés au GPSO.

La complémentarité entre concertation et études demeure le principe central de la démarche de RFF.

En se fondant sur ses échanges avec les membres des différentes instances de concertation, avec les garants de la concertation GPSO, et avec la CNDP, RFF a fait évoluer pour l'étape 2 le dispositif de concertation de la manière suivante :

- **une adaptation du processus**, notamment du rythme des réunions (plus espacées dans le temps), des thématiques différentes des groupes de travail et de l'organisation des instances de concertation (séquences de concertation plus longues pour permettre l'expression et la prise en considération optimales des contributions et avis) ;
- **un renforcement de la participation du public** (groupes de travail avec les associations et consultation des habitants) par un dispositif à la fois continu, progressif et accessible à tous ;
- **une intensification de la concertation de proximité** avec les acteurs des territoires inscrits dans le fuseau de 1.000 mètres ;
- **la création de comités gares** pour préparer les décisions du Comité de pilotage ;
- **l'optimisation de la diffusion de l'information** : diffusion de supports de concertation synthétiques, tout en assurant une argumentation suffisante, présentation des résultats des études plus visuelle sous forme de cartes, tableaux, schémas...
- **la réalisation de cartes sur des photos aériennes récentes** (dits orthophotoplans) ainsi que des visualisations animées 3D de toutes les hypothèses de tracé (c'est une première de la part de RFF à ce stade des études et à l'échelle de ce projet).

Les objectifs et la méthode de concertation pour l'étape 2 ont été validés lors de la réunion du Comité de pilotage du 31 mai 2010.

Le Ministre a demandé, dans son approbation ministérielle du 27 septembre 2010, « de veiller particulièrement à la qualité de la concertation pour la nouvelle étape des études qui va s'engager. A cet effet, nous souhaitons que l'avancement de ces études soit régulièrement présenté aux commissions consultatives réunissant les élus et les organismes publics des territoires concernés ».

2.2. LES EVOLUTIONS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION TERRITORIALE EN ETAPE 2

Comme en étape 1, la concertation reste un processus distinct de ceux du pilotage des études et gouvernance des projets. La finalité et les objectifs d'études évoluant en étape 2, la concertation s'adapte. Elle tient compte des enseignements de l'étape 1 et offre au public un dispositif spécifique de consultation.

2.2.1. UNE NOUVELLE « FEUILLE DE ROUTE »

Des objectifs « nouveaux » ont été assignés à cette deuxième étape d'études et de concertation :

- définir un projet de tracé ;
- déterminer un programme de gares ;
- établir un programme fonctionnel des lignes nouvelles et d'aménagement des lignes existantes ;
- dresser un premier bilan socioéconomique du projet.

Le développement de nouveaux sujets permet d'associer un plus grand nombre d'acteurs à la concertation.

L'articulation entre les objectifs de l'étape 2, les études, la concertation et la gouvernance

Objectifs de la 2^{ème} étape	Définir le programme de chaque gare TAGV * et SR-GV*	Définir un tracé, y associer une bande de 500 m maximum	Définir le programme fonctionnel des lignes nouvelles et de l'aménagement des lignes existantes Valider le bilan socio-économique
Nature des études	Etudes des gares	Etudes environnementales et études des impacts Etudes fonctionnelles, ferroviaires et techniques	Etudes de capacité, trafic, socio-économiques
Modalités de la concertation	Groupes de travail Commissions consultatives	Concertation de proximité (élus et associations de « riverains ») Groupes de travail Commissions consultatives Concertation inter-administrations (centrales / locales) Concertation « bilatérale »	Concertation de proximité (élus et associations de « riverains ») Groupes de travail Commissions consultatives
	Consultation du public		
Niveau d'approbation et de décisions	Formalisation des propositions		
	Comités gares	Comités territoriaux (COTER)	
	Validation des propositions Comité de pilotage (COPIL)		
	Approbation Approbation ministérielle des projets au stade d'avant projet sommaire		

*TAGV : train apte à la grande vitesse / SRGV : service régional grande vitesse

2.2.2. LA REDUCTION DU PERIMETRE GEOGRAPHIQUE

A partir des options de passage des débats publics (larges d'une dizaine de kilomètres), un périmètre d'études a été défini dans le respect des fonctionnalités retenues à l'issue des débats publics et validé lors des réunions du Comité de pilotage du GPSO en avril et septembre 2009 ; **256 communes** (soit **1.200.000 habitants** environ) étaient concernées à ce stade.

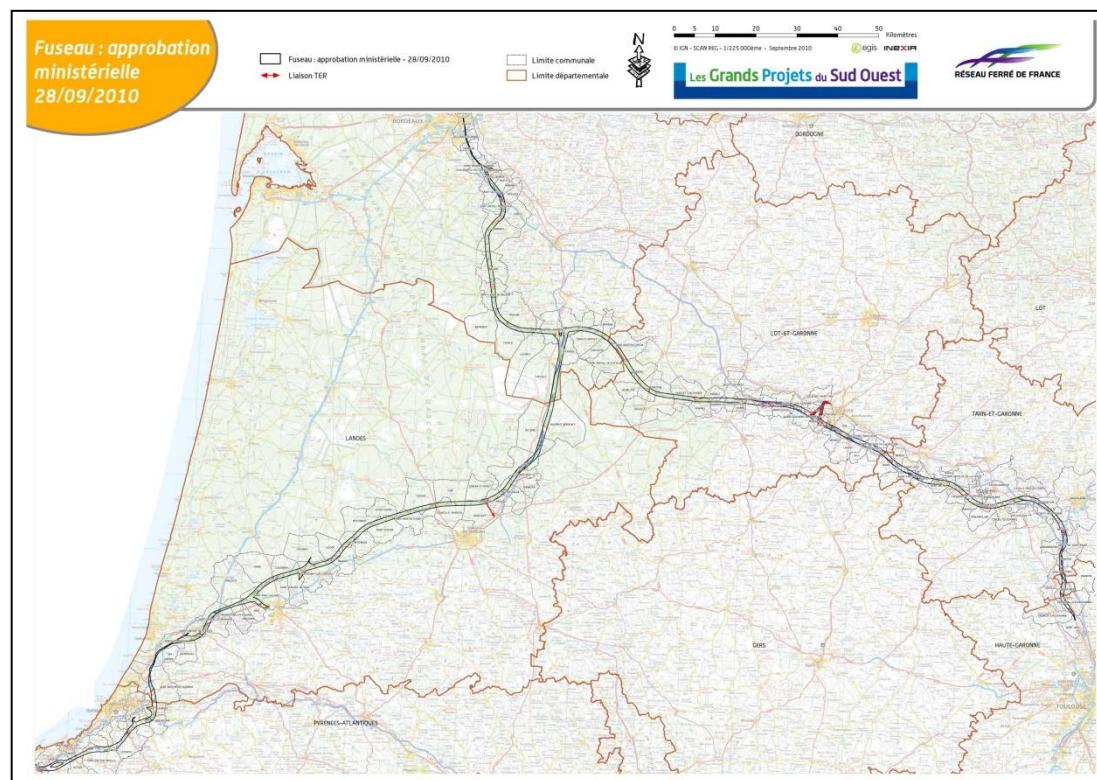
L'étape 1 avait pour finalité d'aboutir à un fuseau unique de 1.000 mètres de large à l'intérieur de ce périmètre d'études et au choix du tronc commun aux deux projets de lignes nouvelles. Ce dernier point a fait l'objet d'un temps particulier de concertation et d'études.

L'approbation ministérielle du fuseau le 27 septembre 2010 a induit une réduction géographique du périmètre de la concertation sur le tracé.

En étape 2, la concertation sur la recherche d'un tracé au sein de ce fuseau concerne **148 communes** (soit **600.000 habitants** environ).

Les études ont aussi vu leur périmètre d'investigation se resserrer entre l'étape 1 et l'étape 2, le niveau d'études s'est précisé sur ce nouveau périmètre. Toutefois, les études des corridors écologiques ont porté sur une bande de 3.000 mètres de large (1.000 mètres de part et d'autre du fuseau).

La concertation sur les gares et les services ferroviaires tient compte des choix du Comité de pilotage et de la demande ministérielle d'études complémentaires pour la desserte d'Agen.



148 communes concernées par l'étape 2

2.2.3. L'ÉVOLUTION DE LA COMPOSITION DES INSTANCES DE CONCERTATION

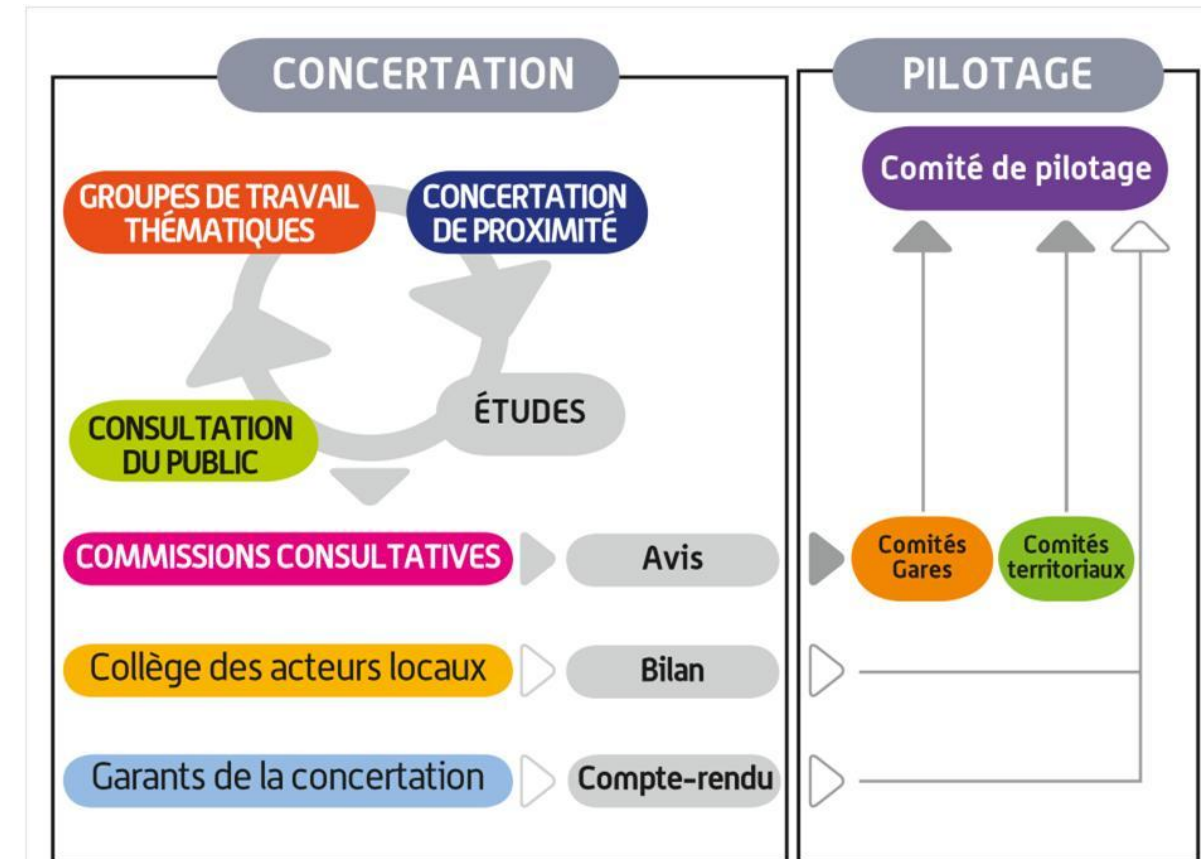
Les avis émis dans le cadre des instances de concertation ont gardé pour finalité d'éclairer les décisions des comités territoriaux et, *in fine*, du Comité de pilotage sur les choix qu'il doit faire et que ce dernier propose ensuite à la décision du Ministre en charge des transports.

En étape 1, les différentes instances ont été mises en place conformément au dispositif de concertation, leurs compositions initiales ont été validées lors de la réunion du Comité de pilotage du 6 avril 2009.

En étape 2, la diversité des instances est pérennisée, seule la composition des commissions consultatives et des groupes de travail a évolué. La consultation du public est renforcée.

Le Comité de pilotage a validé ces évolutions le 31 mai 2010 ; elles sont détaillées dans les paragraphes suivants.

Le dispositif de concertation et de pilotage en étape 2



Des commissions consultatives départementales

En étape 2, la quantité de commissions consultatives est passée de 10 à 6, soit une par département. En Midi-Pyrénées, cette organisation a évolué au cours de l'étape 2 :

- d'abord, un regroupement entre les commissions consultatives du Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne ;
- puis une démultiplication des commissions en Lot-et-Garonne et Tarn-et-Garonne (plusieurs commissions au sein du même département).

Ces commissions sont composées d'élus et d'organismes publics des territoires concernés (composition arrêtée par les comités territoriaux) et permettent une consultation continue des collectivités locales. Elles ont pour rôle de faire part à RFF de leur connaissance des enjeux locaux, et de leurs avis et observations au fur et à mesure de l'avancement des études.

Les réunions se font à l'invitation des préfets de département.

L'évolution du périmètre des commissions consultatives

Les étapes	Etape 1 / 2009-2010 10 Commissions Consultatives	Etape 2 / 2010 - 2011 6 Commissions Consultatives
Les commissions consultatives	CC1a : Sortie de Bordeaux CC1b : Sud Gironde	CC 33 : Gironde
	CC1c : Lot-et-Garonne Ouest Agen CC2a : Lot-et-Garonne Est Agen	CC 47 : Lot-et-Garonne ▶ Groupe 1 ▶ Groupe 2
	CC2b : Tarn-et-Garonne	CC 82 : Tarn-et-Garonne ▶ Groupe 1 ▶ Groupe 2 ▶ Groupe 3 ▶ Groupe 4
	CC2c : Haute-Garonne	CC 31 : Haute-Garonne
	CC1d : Landes Nord CC3a : Sud Landes	CC 40 : Landes
	CC3b : Landes et Pyrénées-Atlantiques CC3c : Pyrénées-Atlantiques	CC 64 : Pyrénées-Atlantiques

Des groupes de travail thématiques spécialisés

Les 20 groupes de travail portaient sur 6 thématiques distinctes (thématiques arrêtées par les comités territoriaux) lors de l'étape 1. Ces groupes de travail étaient scindés pour tenir compte des territoires concernés et faciliter les échanges.

L'évolution des groupes de travail en étape 2 repose sur deux principes :

- la nécessité d'approfondir des thèmes abordés en étape 1 ;
- la volonté de spécialiser les travaux afin de réunir des experts sur des thèmes plus ciblés ou de « nouveaux » acteurs locaux sur des sujets plus territorialisés.

En étape 2, le développement de nouveaux sujets et leur déclinaison territoriale portent à 24 le nombre de groupes de travail sur 6 thématiques.

L'évolution thématique des groupes de travail

Entre parenthèses : nombre de sous-divisions géographiques du groupe de travail concerné

Les étapes	Etape 1 / 2009-2010 20 Groupes de Travail	Etape 2 / 2010 - 2011 24 Groupes de Travail
Les groupes de travail	GT1 : Dessertes des agglomérations (x 5)	GT8 : Gares et dynamiques territoriales (x 6)
	GT2 : Mixités « voyageurs/fret » et « TAGV/SRGV* »	GT11 : Opérateurs et utilisateurs (x 2)
	GT3 : Fonctionnalités et services transport (x 3)	GT9 : Infrastructures/réseaux (x 5) GT10 : Aménagement de la ligne existante Bordeaux / Hendaye (x1)
	GT4 : Aménagement du territoire / développement local (x 4) GT5 : Environnement / développement durable (x 4)	GT7 : Environnement (x 5)
	GT6 : Enjeux fonciers et patrimoniaux (x 3)	GT6 : Enjeux fonciers et patrimoniaux (x 5)

*TAGV : train apte à la grande vitesse / SRGV : service régional grande vitesse

Comme en étape 1, les réunions des groupes de travail sont animées par RFF. Elles se font à l'invitation de RFF, qui avait demandé préalablement à chaque organisme invité qu'il désigne un représentant.

Au fur et à mesure des études, ces groupes de travail expriment la position de leurs membres et des organismes qu'ils représentent. Ils permettent ainsi d'intégrer ces points de vue dans les études en temps réel. Les contributions sont restituées et intégrées dans les débats au sein des commissions consultatives.

GT6 - Groupe thématique « Enjeux fonciers et patrimoniaux »

Thématique	Enjeux fonciers et patrimoniaux (groupe de travail et thématique identiques à celui du GT6 en étape 1)
Découpage territorial	Gironde / Landes / Pyrénées-Atlantiques / Lot-et-Garonne / Tarn-et-Garonne & Haute-Garonne (soit 5 groupes)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Permettre aux gestionnaires, propriétaires et exploitants fonciers d'appréhender le GPSO et ses conséquences foncières et patrimoniales. Permettre une meilleure insertion du GPSO par une prise en compte de ses incidences foncières
Composition	<ul style="list-style-type: none"> Les représentants des collectivités territoriales compétentes en matière d'aménagement Les agences d'urbanisme Les établissements publics fonciers locaux Les services de l'Etat (SDAP, DDT, DDTM) Les organismes socioprofessionnels (chambres d'agriculture, SAFER, syndicats professionnels - agriculteurs, viticulteurs, sylviculteurs, notaires, agents immobiliers...) Les associations de propriétaires fonciers

GT7 - Groupe thématique « Environnement »

Thématique	Enjeux environnementaux (thématique similaire à celui du GT5 en étape 1)
Découpage territorial	Gironde / Landes / Pyrénées-Atlantiques / Lot-et-Garonne / Tarn-et-Garonne & Haute-Garonne (soit 5 groupes)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter aux acteurs de quelle manière les enjeux environnementaux sont analysés et pris en compte. L'objectif induit est de faire émerger des opportunités et de limiter les incidences du GPSO sur l'environnement Envisager des mesures (éviter, protéger, compenser...) à proposer par rapport aux enjeux environnementaux
Composition	<ul style="list-style-type: none"> Représentants des collectivités territoriales compétentes en matière d'environnement et d'aménagement, Agences d'urbanisme Services de l'Etat (DREAL, DDT, DDTM, ONEMA) Associations (défense de l'environnement, chasse, pêche et protection des milieux aquatiques)

GT8 - Groupe thématique « Gares et dynamiques territoriales »

Thématique	Gares et dynamiques territoriales (groupe inscrit dans la continuité des GT1 et GT3 de l'étape 1)
Découpage territorial	Agen / Montauban / Mont-de-Marsan / Dax, haltes Côte Landaise & Pays Tarusate / Bayonne / halte Sud Gironde (soit 6 groupes)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Définir un programme d'actions cohérent et complémentaire pour l'aménagement des gares, principalement dans le domaine de l'intermodalité de transport et dans celui de l'aménagement urbain et des territoires. Chaque groupe s'appuie sur les projets de développement économique et/ou d'aménagement
Composition	<ul style="list-style-type: none"> Représentants des collectivités territoriales compétentes en matière de transport, d'infrastructure et de développement économique, Agences d'urbanisme Services de l'Etat (DREAL, DDT, DDTM) Gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport Organisations socioprofessionnelles (CCI, CMA, taxis) Associations d'usagers des transports

GT9 - Groupe thématique « Infrastructures linéaires et réseaux »

Thématique	Infrastructures linéaires et réseaux (nouveau groupe)
Découpage territorial	Gironde / Landes / Pyrénées-Atlantiques / Lot-et-Garonne / Tarn-et-Garonne & Haute-Garonne (soit 5 groupes)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Mesurer les enjeux des rétablissements de voiries et de réseaux interceptés Aborder la problématique de l'alimentation électrique et en mesurer les incidences
Composition	<ul style="list-style-type: none"> Représentants des collectivités territoriales compétentes en matière d'infrastructure Services de l'Etat (DREAL, DDT, DDTM, ONCFS) Gestionnaires ou propriétaires de réseaux (collectivités, SDIS, RTE, ASF, Aliénor, DFCI, TIGF...) Associations de chasse et de randonnée

GT10 - Groupe thématique « Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye »

Thématique	Aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye (nouveau groupe)
Découpage territorial	1 groupe unique
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Partager une approche de l'aménagement de la ligne existante Informier sur le programme d'aménagement à réaliser avant la mise en service de la ligne nouvelle, fondé sur des études socio-économiques, ferroviaires, environnementales et techniques
Composition	<ul style="list-style-type: none"> Représentants des collectivités territoriales compétentes en matière d'infrastructure, de transport, d'aménagement et d'environnement Services de l'Etat (DDTM) Associations d'usagers des transports et de protection de l'environnement

La thématique de ce groupe de travail est directement liée au motif d'opposition d'une partie des associations basques de protection de l'environnement et des élus du sud Pays basque : l'opportunité de réalisation des lignes nouvelles et le niveau d'aménagement des lignes existantes entre Bordeaux et la frontière espagnole.

La première réunion du GT10 s'est tenue le 22 février 2012. Lors de la réunion, une partie des élus des Pyrénées-Atlantiques a demandé de nouvelles clarifications sur les hypothèses de trafic, dans l'optique d'établir l'opportunité du GPSO. Les échanges ont aussi porté sur les équipements de protections acoustiques envisageables sur la ligne existante ainsi que sur la suppression des passages à niveaux. La complémentarité lignes nouvelles/lignes existantes a également été abordée.

GT11 - Groupe thématique « Opérateurs et utilisateurs »

Thématique	Opérateurs et utilisateurs (nouveau groupe)
Découpage	2 groupes distinguant les opérateurs (fret) des utilisateurs (voyageurs), chacun réfléchissant par section de lignes (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les perspectives offertes par le GPSO en termes de fonctionnalités et de performances Enrichir les études d'exploitation/capacité du GPSO ainsi que le bilan socio-économique
Composition	<ul style="list-style-type: none"> Exploitants ferroviaires publics et privés, Autorités organisatrices de transport ferroviaire.

Compte tenu des enjeux de concurrence, cette concertation avec les exploitants ferroviaires publics et privés ainsi que les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont conduites sous forme de réunions bilatérales, principalement assurées par le siège de RFF. De fait, les réunions du groupe de travail ne se sont pas concrétisées, la concertation se déroulant sous une forme différente.

La continuité pour le collège des acteurs locaux

Présidé par le Préfet coordonnateur du GPSO, il est constitué de 40 représentants des différents acteurs concernés par le projet, selon le principe de gouvernance à cinq prônée lors du Grenelle de l'environnement.

Cette instance assure la cohérence de la démarche de concertation sur les territoires et sur les thématiques du projet ; il propose des aménagements de la charte de concertation territoriale et, le cas échéant, des actions de concertation complémentaires à l'occasion de la présentation des bilans de concertation par RFF. Il donne, à la fin de chaque étape, un avis sur le dispositif de concertation et les bilans de la concertation.

Inchangé dans sa composition et son rôle, le collège des acteurs accompagne la démarche de concertation conduite lors de l'étape 2. Ses membres sont informés de tous les éléments d'organisation et de déroulement de la concertation ; ils peuvent assister aux instances de concertation en qualité d'observateurs.

2.2.4. LA CONCERTATION DE PROXIMITE INSCRITE DANS LA CHARTE DE LA CONCERTATION

Dès l'étape 1, le dispositif de concertation avait été complété par une concertation de proximité avec les collectivités des territoires concernés, les services de l'Etat, les organisations socioprofessionnelles (agricole, viticole, forestière...), les associations de protection de l'environnement, les associations de riverains ...

Cette modalité a été inscrite au titre des évolutions 2010 de la charte de la concertation. Elle a été pérennisée et renforcée lors de l'étape 2 en complément des autres instances. Cette concertation traite de sujets très localisés, de thèmes particuliers ou de problématiques ne concernant qu'un nombre réduit d'acteurs, tout en garantissant le respect des enjeux globaux du GPSO.

Au total, RFF a organisé plus de **500 réunions de proximité** en étape 2.

2.2.5. LE RENFORCEMENT DU DISPOSITIF DE CONSULTATION DU PUBLIC

La consultation du public a été un moment important de l'étape 2. A l'initiative de RFF, elle a permis à chacun de prendre connaissance des enjeux du projet, et d'apporter des informations utiles pour la meilleure conception et insertion du GPSO dans son environnement.

La consultation du public a porté sur les deux thèmes majeurs de la concertation et des études de l'étape 2 : le tracé et les gares/haltes.

Entre octobre 2010 et novembre 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés pour la définition du tracé des deux lignes nouvelles et un temps pour l'aménagement ou création des 11 gares/haltes TER, TaGV (train apte à la grande vitesse) et SRGV (service régional à grande vitesse) inscrites dans le GPSO.

La consultation du public sur la définition du tracé et les principales fonctionnalités du projet

Cette consultation continue du public a été organisée en lien avec les sessions des commissions consultatives et des groupes de travail.

Les objectifs de chaque temps de consultation

Période de la consultation	Objectifs
4 au 30 octobre 2010	1er temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation et les thématiques souhaitées
20 décembre 2010 au 8 janvier 2011	Après présentation des hypothèses de tracé dans les commissions consultatives et examen dans les groupes de travail, 2ème temps de consultation du public sur ces hypothèses
9 au 21 mai 2011	Après présentation des tracés comparés dans les commissions consultatives et examen dans les groupes de travail, 3ème temps de consultation du public sur ces tracés
10 au 29 octobre 2011 et 21 novembre au 3 décembre 2011*	Après présentation du tracé proposé dans les commissions consultatives et examen dans les groupes de travail, 4ème temps de consultation du public sur ce tracé avec ses mesures d'insertion envisagées

*Temps décalé sur novembre dans les Pyrénées-Atlantiques pour prendre en compte les apports de la concertation bilatérale avec les élus menée par le Sous-préfet de Bayonne.

Les modalités d'information et participation du public

Par souci de traçabilité, d'expression sereine et constructive, et aussi pour exploiter au mieux les avis, il s'agit d'une consultation où les habitants sont informés par l'intermédiaire de documents et expriment leur avis par écrit.

Afin de favoriser la plus grande mobilisation possible, RFF a privilégié la proximité des habitants.

Un totem (ou présentoir) GPSO a été installé dans le hall d'accueil des mairies des communes concernées par le fuseau de 1.000 mètres (sous réserve de l'accord du maire), des collectivités territoriales et partenaires de RFF, et dans les locaux des services de l'Etat (Préfectures, DREAL, DDT ou DDTM). **Plus de 160 lieux** proposaient ainsi au public l'ensemble de l'information nécessaire à la compréhension de l'avancée du projet (brochures d'information, cartes détaillées à grande échelle regroupant l'ensemble des données environnementales, esquisses de tracés ...).

La majorité des communes du GPSO a accepté le dispositif de consultation, à l'exception de **XX** communes des Pyrénées-Atlantiques.

Côté participation, des bulletins-réponses et des enveloppes préaffranchies ont été mis à la disposition des habitants dans ces totems GPSO pour favoriser leur participation. Il était également possible de participer par voie dématérialisée, rubrique « Consultation du public » du site www.gpso.fr,

Des brochures d'information ont été mises à disposition dans les différents points de consultation. Ces mêmes brochures étaient et sont toujours consultables et téléchargeables sur le site Internet du projet.

Comme en étape 1, RFF a répondu favorablement aux sollicitations des communes et collectivités intercommunales pour participer aux réunions publiques pilotées par leurs soins.

Un premier temps de consultation déterminant pour adapter le dispositif

Avant de demander au public de se prononcer sur les sujets de fond, RFF a engagé dès octobre 2010 le premier temps de consultation sur les modalités et les thématiques souhaitées par les habitants. Cette démarche était menée en liaison avec les garants de la concertation. Il était en effet important pour RFF de demander aux habitants leurs avis sur le dispositif de consultation proposé ainsi que sur les thèmes à débattre. Il a permis d'ajuster le dispositif aux besoins exprimés pour les trois temps suivants.

La consultation du public sur les gares/haltes

Du 10 octobre au 5 novembre 2011, un temps de consultation a été organisé sur les 11 projets d'aménagements des gares et haltes inscrites au programme du GPSO :

- **les 5 gares TaGV** (Agen, Montauban, Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne) ;
- **les 4 gares/haltes TER** au Sud de Bordeaux (Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves) ainsi que la suppression des passages à niveau entre Cadaujac et Ayguemorte-Les-Graves ;
- **les 2 haltes SRGV** (sud Gironde et Côte landaise).

Pour les gares/haltes TER et SRGV, la consultation a été organisée conformément au Code de l'urbanisme (articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3). En effet, dès le débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, il était envisagé d'aménager la voie ferrée Bordeaux-Sète pour offrir de nouveaux services ferroviaires voyageurs et marchandises. Néanmoins, des aménagements importants dans les gares/haltes TER (comme des déplacements ou reconstruction de haltes) n'avaient pas été abordés. Par ailleurs, la création de deux haltes SRGV n'avait pas été évoquée en débat public et est issue de la concertation conduite en étape 1.

RFF a décidé de consulter en même temps et de manière analogue sur toutes les gares du GPSO ; c'est pourquoi les 5 gares TaGV ont également fait l'objet d'une consultation en parallèle, et selon un dispositif analogue, à celle conduite sur les deux haltes SRGV et sur les quatre gares/haltes de la ligne Bordeaux-Sète, bien qu'elles ne soient pas soumises à une obligation réglementaire en matière de consultation du public.

Les objectifs pour ce temps de consultation sur les gares et haltes

Les objectifs étaient les suivants :

- informer sur les aménagements des gares/haltes ;
- présenter les dessertes, services et trafics envisagés avec ces aménagements ;
- recueillir les avis et observations du public sur les principes d'aménagements proposés, sur la localisation des gares/haltes et leur accessibilité, ainsi que sur les schémas de déplacement envisagés suite à la suppression des passages à niveaux actuels.

Les modalités d'information et de participation du public

Différents outils d'information et de participation ont été mis à la disposition du public : brochures de présentation des projets d'aménagement des gares/haltes, expositions dans les mairies et intercommunalités concernées par le projet de gares ou haltes, registres d'observation... dans les 28 lieux de consultation.

Trois réunions publiques ont également été organisées à la demande des élus locaux à Bègles, Villenave d'Ornon et Cadaujac (Gironde). Les autres communes concernées n'ont pas souhaité la tenue de réunion publique.

Les habitants et voyageurs pouvaient donner leur avis soit par écrit grâce aux registres mis à leur disposition dans les différents points de consultation, soit par courrier (mis en place d'une adresse en Libre-réponse dispensant d'affranchissement pour faciliter la participation), ou par le biais du site Internet www.gpsso.fr, rubrique Consultation / concertation publiques.

Un bilan établi après chaque temps de consultation et de concertation du public

Les avis et observations ont été systématiquement analysés. La prise en compte des avis était fonction de leur nature et pertinence par rapport à l'objet de la consultation.

Pour la définition du tracé et des principales fonctionnalités, chaque temps de consultation a fait l'objet d'un bilan (synthèse de l'ensemble des avis et observations par catégorie) qui est venu enrichir le projet :

- les avis et contributions portant sur des éléments techniques ont été transmis aux bureaux d'études. Ils ont vérifié leur pertinence et ont été intégrés dans les études ;
- les avis plus généraux ont fait l'objet d'une synthèse et d'une réponse globale dans le bilan de la consultation.

De même, pour les projets d'aménagement des gares, quatre bilans ont été réalisés : un pour chaque concertation réglementaire, donc trois bilans (gares/haltes TER et les deux haltes SRGV), et un dernier bilan pour la concertation volontaire sur les gares TaGV.

Tous ces bilans sont intégrés dans le présent bilan et sont en ligne sur le site Internet www.gpsso.fr.

2.3. LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION TERRITORIALE EN ETAPE 2

En étape 2, les temps d'études, plus importants qu'en étape 1, ont rythmé le planning de la concertation. Les temps de concertation ont généralement encadré les séquences d'études.

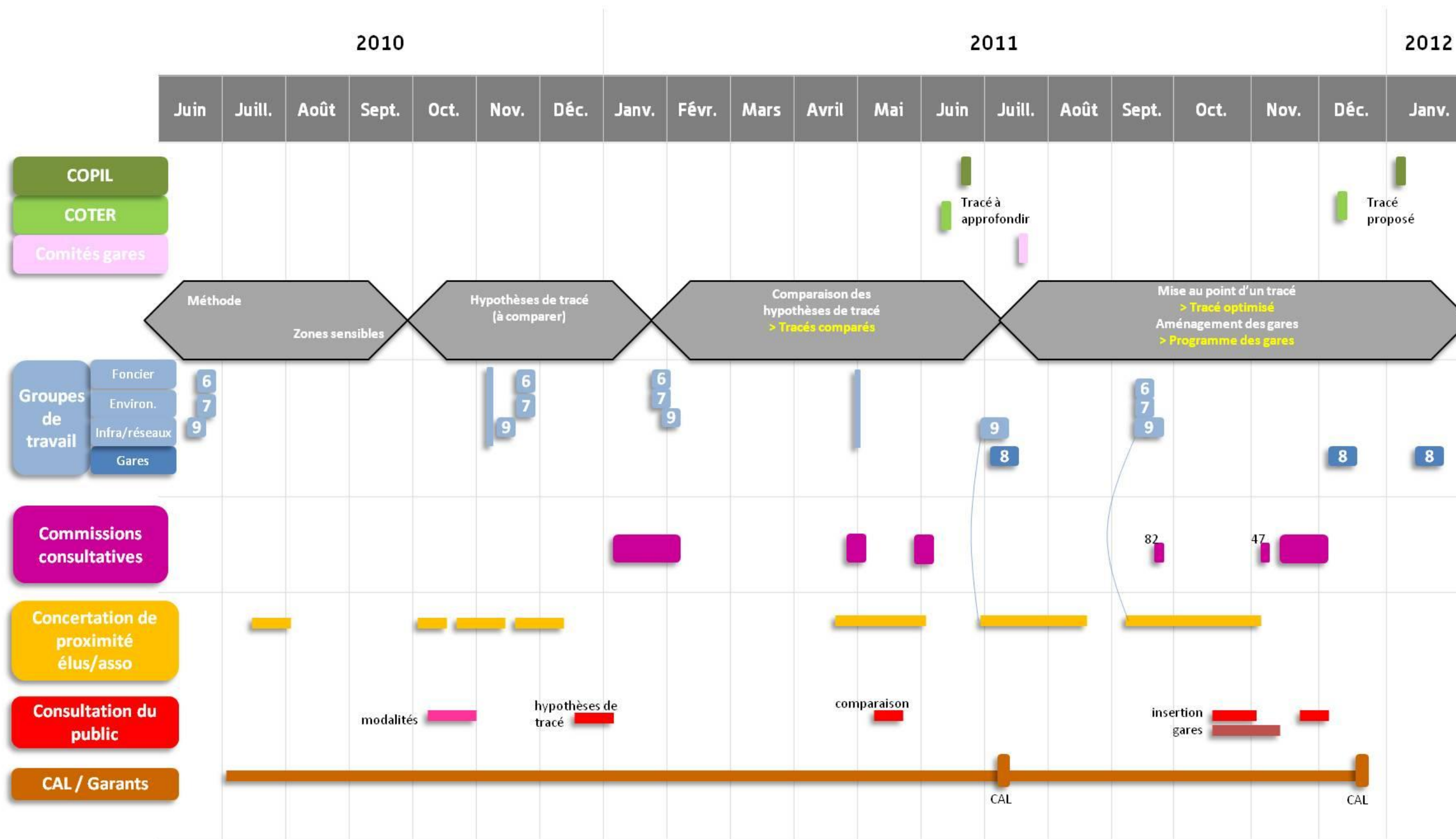
Initialement prévue sur 12 mois, l'étape 2 a finalement duré 18 mois, afin de conduire les études complémentaires demandées par les acteurs de la concertation. L'écoute et la prise en considération de ces demandes dans les études ont permis d'aboutir au tracé validé par le Comité de pilotage du 9 janvier 2012 et soumis pour approbation au Ministère en charge des transports, approbation intervenue le 30 mars 2012.

Cette deuxième étape comporte les séquences d'études suivantes :

- **conception des hypothèses de tracé et sélection des hypothèses à comparer**, de juin 2010 à janvier 2011 (thématique du 2^{ème} temps de consultation);
- **comparaison des hypothèses de tracé et sélection d'un tracé à optimiser**, de février à juin 2011 (thématique du 3^{ème} temps de consultation);
- **mise au point du tracé à soumettre au Ministère chargé des transports**, de juillet 2011 à janvier 2012 (thématique du 4^{ème} temps de consultation).

Ces séquences figurent dans le schéma ci-après, de même que les instances de concertation et les temps de consultation du public mis en œuvre. Chaque séquence est également détaillée dans le chapitre 3 du présent document.

Calendrier de la concertation en Etape 2



2.4. LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC EN ETAPE 2

RFF a pérennisé son dispositif d'information sur le projet et sur l'avancement des études via la Lettre d'information du GPSO, le Flash-Infos et le site internet dédié au projet.

Afin de répondre aux questions les plus courantes qui lui sont posées (mail courrier ou téléphone), RFF a produit près d'une vingtaine de supports pédagogiques : fiches thématiques, des fiches « Repères », panorama de la biodiversité...

En plus des outils d'information et d'accompagnement de la concertation, des relations régulières avec les médias, une campagne media « grand public » a été déployée pour le GPSO en 2010-2011 : une première pour RFF à ce stade des études.

A chaque temps de consultation du public, la communication sur le projet a été renforcée par des publications dans la presse régionale et nationale, et une présence renforcée en mairies, collectivités ou partenaires (totems GPSO pour le tracé et dispositifs pour le sujet gares).

2.4.1. UNE CAMPAGNE MEDIA

Durant 9 mois (entre octobre 2010 et avril 2011), en direction des habitants de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, ainsi que des usagers des trains dans le Sud-Ouest, cette vaste campagne a été déployée via la presse, les réseaux d'affichage et Internet.

Le 14 octobre 2010, RFF a lancé une vaste campagne d'information sur 8 départements (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, Gers et Hautes-Pyrénées). L'objectif était de faire connaître le projet aux habitants des deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées en termes de services ferroviaires, de développement économique et social, et de protection de l'environnement.

Cinq visuels ont été conçus afin de mieux faire connaître le GPSO, ses atouts et ses partenaires.



La campagne de communication s'est déroulée en quatre vagues, chacune comprenant des affichages en gares et des annonces dans la presse :

- 1ère vague : entre le 14 et 24 octobre 2010
- 2ème vague : entre le 2 et 12 décembre 2010
- 3ème vague : entre le 7 et 17 janvier 2011
- 4ème vague : entre le 25 mars et 15 avril 2011.

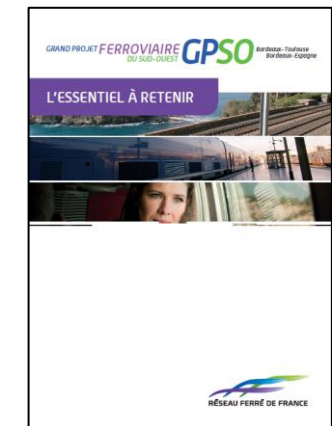
2.4.2. LES OUTILS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

L'information est un élément crucial dans la réussite des démarches de concertation et de consultation de l'ensemble des acteurs. RFF a renforcé son dispositif d'information en proposant de nouveaux supports en étape 2. Tous les supports d'information sont mis en ligne au fur et à mesure de leur production.

La plaquette GPSO « L'essentiel à retenir »

En septembre 2010, RFF a publié la plaquette « L'essentiel à retenir » sur le GPSO qui résume les objectifs et la conduite du projet sur un ton pédagogique.

Elle a été créée pour présenter le projet de façon synthétique dès le 1er temps de consultation du public sur le tracé ; elle est en ligne sur le site Internet dédié au projet.



La Lettre d'information du GPSO



La Lettre d'information du GPSO (format 4 pages de type tabloïd) s'adresse à l'ensemble des habitants des deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et des six départements concernés par le projet. Elle présente l'état d'avancement des études et de la concertation du GPSO et donne également des informations sur le réseau existant sur les deux régions.

Chaque parution fait l'objet d'une communication sous forme d'achats d'espaces dans la presse quotidienne régionale, afin que le public en soit informé.

8 numéros ont été réalisés et diffusés à 300.000 exemplaires au cours de l'étape 2 du projet.

Le public a la possibilité de s'abonner à la Lettre à l'aide d'un formulaire inclus depuis le deuxième numéro. En décembre 2011, RFF dénombrait plus de 3500 abonnements.

Flash infos

Adressée par voie électronique aux acteurs participant à la concertation et à toutes personnes intéressées par le projet (abonnés à la Lettre d'information du GPSO), une lettre d'actualités, appelée « Flash-infos », permet de façon rapide de donner une information courte sur des événements récents et marquants de la concertation et des études sans attendre la prochaine Lettre d'information. Elle a une fréquence quasi-mensuelle. Durant l'étape 2, 11 flash-infos ont été envoyés



Des documents d'information thématique

Afin d'accompagner la concertation et de restituer de manière didactique des études majeures, RFF s'est attaché à produire des documents pédagogiques sur une thématique donnée :

- Brochure GPSO : une biodiversité exceptionnelle (sept. 2011)
- Repères Bordeaux-Espagne (sept. 2011)
- Repères Bordeaux-Toulouse (sept. 2011)
- Trafic voyageurs : 52 millions de passagers en 2020 dans le Sud-Ouest (sept. 2011)
- Développement du fret : moins de camions sur les routes d'Aquitaine (juillet. 2011)
- Lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes (avril 2011)
- Biodiversité et infrastructures : RFF s'engage, innove et partage (avril 2011)
- Pour un aménagement et un développement durables des territoires (mars 2011)
- 1ère évaluation du Bilan Carbone du GPSO (fév. 2011)
- Dépliant illustré "Les grandes étapes de la construction d'une ligne nouvelle ferroviaire" (déc. 2010)
- Alimentation électrique (nov. 2010)
- Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales (sept. 2010)
- Acquisitions des propriétés bâties (sept. 2010)
- Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles (sept. 2010)
- Emprise d'une ligne nouvelle (sept. 2010)



Ces documents étaient mis à disposition dans le totem GPSO lors de la consultation du public sur le tracé et également en ligne sur le site du projet.

Des films d'animation modélisant le tracé en 3D

Lors de l'étape 1, une modélisation avait été réalisée pour la médiation sud Landes/frontière espagnole. La modélisation a été généralisée en étape 2 pour l'ensemble du GPSO afin de permettre à tous de visualiser le projet.

RFF a réalisé trois séries de modélisations 3D :

- des différentes hypothèses de tracé proposées à la concertation (janvier 2011) ;
- des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé (avril 2011) ;
- de l'hypothèse de tracé à approfondir retenue par le Comité de pilotage (juin 2011).



Ces films réalisés à partir de photos aériennes récentes et d'images de synthèse permettent de « survoler » les hypothèses de tracé (par secteur) et de mieux s'appropriier le projet, ses caractéristiques et son intégration dans le territoire. Ils ont permis au public de prendre connaissance d'une grande majorité d'hypothèses de tracé étudiées, au même titre que les participants aux groupes de travail et aux commissions consultatives.

La mise en ligne de ces films sur le site du projet a été largement relayée dans la presse régionale. L'utilisation de moyens de modélisation 3D est une première sur un projet de cette ampleur, à ce stade de conception des hypothèses de tracé.

Le site Internet www.gpso.fr

Ouvert en 2009, le site Internet dédié au projet comporte de nombreuses rubriques d'information, centralise un très grand nombre de documents téléchargeables et offre au public la possibilité de poser des questions ou de donner un avis.

Une rubrique « Foire aux questions » répond aux principales questions posées par les internautes. Régulièrement actualisé, ce site constitue une mémoire ouverte, transparente et accessible sur le projet depuis son origine.



Pour les temps de consultation du public, une rubrique « Consultation/concertation publiques » a été créée pour faciliter la participation du public. Il permettait aux internautes d'exprimer leur avis en ligne et d'accéder aux documents réalisés pour chaque consultation du public : présentation de l'état d'avancement du projet, cartes du projet, modalités de participation, bulletins-réponses...

Entre octobre 2010 et novembre 2011 (inclus), les chiffres de fréquentation étaient les suivants : 250 000 visites (accès) et plus de 1 900 000 pages consultées. La présentation des hypothèses de tracé et la possibilité de participer en ligne aux consultations du public sur le tracé et sur les gares/haltes ont généré des pics de fréquentation très significatifs.



Documents d'information et de participation développés pour la consultation du public sur le tracé

Les plaquettes de présentation de la consultation

A chaque temps de consultation, étaient présentées les modalités de la consultation : objet et forme de la consultation, articulation avec les instances de concertation, calendrier, cahiers de cartes avec les hypothèses de tracé, questions posées, utilisation des avis et informations pratiques.



Les bulletins-réponses avec enveloppes (dispensés d'affranchissement)

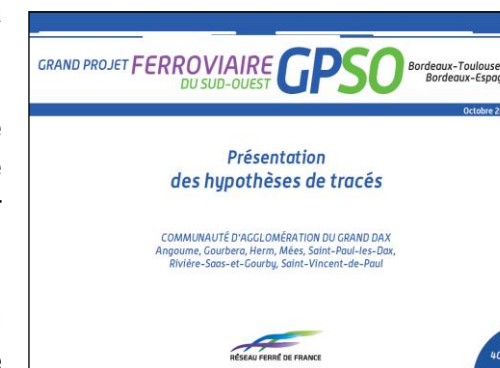


A chaque temps de consultation sur le tracé, un bulletin-réponse spécifique reprenant les questions posées et la partie « Avis libre » permettait au public d'exprimer son avis et de faire des observations ou propositions. Il devait être envoyé à Réseau Ferré de France à l'aide de l'enveloppe « Libre-réponse » fournie.

Les dossiers ou cahiers de cartes par secteur ou département

Le 1er temps de consultation sur les modalités de la consultation et thématiques souhaitées n'a pas donné lieu à un dossier ou cahier particulier.

Pour les 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} temps de consultation, un cahier de cartes avec explications et/ou guide de lecture permettaient de donner les éléments pour répondre aux questions posées sur les bulletins-réponses.



Pour le 2^{ème} temps, un cahier des hypothèses de tracé, fourni par communauté de communes ou communauté d'agglomération, était composé :

- de fiches présentant les enjeux de territoire (enjeux environnementaux et objectifs recherchés) et le raisonnement qui a guidé la conception des hypothèses de tracé proposées ;
- de cartes des hypothèses de tracé au 1/25000ème.

Pour le 3^{ème} temps, un dossier de comparaison des hypothèses de tracés, fourni par secteur (27 secteurs), et son guide de lecture présentait :

- les principaux enjeux du territoire desservi par le GPSO ;
- le rappel des hypothèses de tracé envisagées pour chaque secteur ;
- la comparaison des hypothèses entre elles, par domaine (enjeux environnementaux, enjeux fonctionnels et de services, enjeux technico-économiques), puis pour les trois domaines conjugués ;
- la préconisation de RFF pour le tracé à approfondir.

Le guide de lecture donnait les clés pour s'approprier et mieux comprendre le contenu du dossier de comparaison. Il expliquait également la méthode de comparaison appliquée par RFF.

Pour le 4ème temps, un cahier de cartes était proposé pour chaque département et présentait le tracé optimisé et les mesures d'insertion environnementale proposées par RFF. En tête de chaque cahier, une légende permettait au lecteur de se repérer dans la symbolique utilisée.

Documents d'information et de participation pour la concertation gares & haltes

Cette consultation concernait au total 11 projets d'aménagement : les 5 gares TaGV, les 4 gares/haltes TER en sortie de Bordeaux et les 2 haltes SRGV. Différents supports d'information dédiés à chaque projet d'aménagement ont été produits et mis en ligne sur le site du projet.

Une plaquette des scénarios d'aménagements proposés

Une **plaquette spécifique pour chaque projet de gare ou halte** a été éditée et diffusée dans différents lieux publics des communes concernées. Ce document présentait les principales caractéristiques du projet (emprise, scénarios envisagés, aménagements et services proposés...), les lieux où s'informer, la manière de contribuer et de participer à la consultation.

Ci-joint, la plaquette générale des projets en sortie de Bordeaux présentait les projets d'aménagement des quatre gares/haltes et les projets de rétablissements des circulations envisagées en liaison avec la suppression des sept passages à niveau.



Des affiches



Des affiches annonçant l'organisation de la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité concernée pour relayer l'information sur leur tableau d'affichage extérieur.

Des panneaux d'exposition



Un ou deux panneaux d'exposition ont été réalisés afin d'informer le public de la tenue de la concertation publique et de lui présenter les dispositifs d'information et de participation. Ils étaient placés dans les halls d'accueil des différents lieux de consultation. Le nombre de panneaux exposé variait en fonction de l'espace disponible.

Des registres d'observations

Un registre a été mis à la disposition du public sur tous les lieux de consultation afin de recueillir les contributions.

Pour les gares nouvelles d'Agen et Montauban, la Communauté d'agglomération de Montauban et la Communauté de communes de Laplume-en-Bruilhois n'ont pas accepté d'accueillir dans leurs locaux le dispositif de concertation publique sur les projets de gare nouvelle à Montauban et à Agen. Aussi, les dispositifs d'information ont été mis à la disposition des habitants dans d'autres lieux, à savoir le hall voyageurs des 2 gares d'Agen et de Montauban, et les halls d'accueil de la Préfecture et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) des deux départements. Les communautés en question ont justifié leur position du fait de leur désaccord sur le tracé proposé par RFF sur leurs communes. Cependant, elles ont affirmé qu'elles continueraient à travailler sur le sujet avec RFF et les acteurs locaux concernés

2.4.3. LES RELATIONS AVEC LES MEDIAS

Les relations presse initiées par le Gouvernement

Le Gouvernement s'est exprimé de manière officielle à quelques reprises sur le GPSO :

- **le 29 juillet 2011**, le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement signait une décision ministérielle entérinant la desserte de l'Agenais par une gare nouvelle sur la ligne nouvelle implantée sur le site de Roquefort-Brax ;
- **le 2 septembre 2011**, le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement confirmait par un communiqué de presse la création d'un observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers (section Dax-Vitoria).

Les relations presse initiées par le Préfet coordonnateur

Le Préfet coordonnateur a assuré plusieurs temps d'information auprès de la presse :

- le 28 octobre 2010, pour signaler l'arrêté de prise en considération des études du GPSO ;
- le 21 juin 2011, à l'occasion de la présentation du rapport du CGEDD aux élus concernés au Pays basque ;
- le 23 juin 2011, à l'issue de la réunion du Comité de Pilotage ;
- le 7 octobre 2011, avant le lancement de l'ensemble des consultations et concertations ;
- le 9 janvier 2012, à l'issue de la réunion du Comité de Pilotage.

Les relations presse initiées par RFF

Plusieurs rencontres avec la presse ou communiqués de presse ont été initiés par RFF pour présenter le projet, les différentes étapes de la concertation, les temps de consultation et autres temps forts.

- 4 octobre 2010, *RFF lance le 1er temps de la consultation du public sur le GPSO*
- 11 octobre 2010, *RFF prolonge le premier temps de la consultation du public sur le GPSO jusqu'au 30 octobre 2010*
- 5 novembre 2010, *GPSO : la ligne Bordeaux-Toulouse*
- 1er décembre 2010, *89% des habitants du Sud-Ouest très favorables ou favorables aux lignes à grande vitesse Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse (résultat d'un sondage IFOP).*
- 10 décembre 2010, *GPSO : un projet utile et responsable*
- 16 décembre 2010, *RFF lance le 2ème temps de consultation du public sur le GPSO*
- 10 février 2011, *1ère évaluation du Bilan Carbone® du GPSO : RFF s'engage*
- 1er mars 2011, *RFF partenaire de la profession agricole pour réaliser ses études de projets ferroviaires (signature d'un accord de partenariat sur les parcelles agricoles)*
- 31 mars 2011, *Développement durable : Le GPSO s'engage !*
- 27 avril 2011, *GPSO : Bilan positif pour la Semaine du développement durable*
- 27 avril 2011, *Inventaires écologiques: concilier biodiversité et infrastructures - RFF s'engage, innove et partage*
- 18 mai 2011, *GPSO au Pays basque, en phase avec les recommandations de la médiation.*
- 25 mai 2011, *GPSO, un mode de concertation innovant*
- 10 octobre 2011 : *dossier de presse sur les concertations et les consultations du public.*
- 17 octobre 2011, *4ème temps de consultation du public et concertation gare en Lot-et-Garonne : Les points d'information du public*
- 22 novembre 2011, *4ème temps de consultation du public dans les Pyrénées Atlantiques : Objectif de la consultation et points d'information du public*
- 28 novembre 2011, *GPSO accueille les 1ères rencontres initiatives des territoires*
- 12 décembre 2011, *Bilan des "1ères rencontres initiatives des territoires"*

Analyse des retombées presse

Le GPSO constitue un sujet important dans les media. Depuis 2009, il est devenu un sujet récurrent, bien connu des journalistes comme des lecteurs. Les avancées des études et de la concertation font l'objet d'articles détaillés. Les prises de positions d'acteurs locaux sont également fréquentes. Le GPSO s'insère aussi fréquemment dans le cadre de dossiers relatifs à l'aménagement du territoire ou aux politiques de transport public dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Les problématiques spécifiques sont désormais bien identifiées et reviennent régulièrement dans l'actualité : opportunité de la traversée du Pays basque, comparatif entre la modernisation de ligne Bordeaux-Toulouse existante et la réalisation des voies nouvelles, gare de l'agenais, traversée de la région de Fronton... Le GPSO est ainsi devenu un sujet politique à part entière dans les élections locales. L'activité médiatique du GPSO est donc particulièrement importante en période électorale.

L'analyse quantitative des retombées presse

Entre octobre 2010 (premiers articles relatifs à l'étape 2) et fin janvier 2012, 2789 retombées (tous sujets confondus) ont été dénombrées, pour une moyenne dépassant 6 retombées par jour.

Mois	octobre 2010*	novembre 2010	décembre 2010	janvier 2011	février 2011	mars 2011	avril 2011	mai 2011
Nombre de retombées	142	271	269	190	164	187	140	159

* Une partie des retombées du mois d'octobre 2010 concernait communément les étapes 1 et 2.

Mois	juin 2011	juillet 2011	août 2011	septembre 2011	octobre 2011	novembre 2011	décembre 2011	janvier 2012
Nombre de retombées	182	107	40	137	160	135	237	267

L'analyse des médias

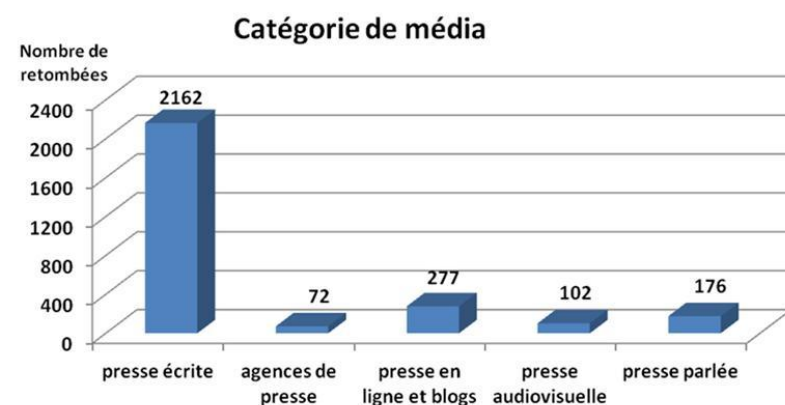
La presse écrite totalise presque 80% de retombées. Elle permet des articles détaillés, souvent agrémentés de cartes présentant les avancées des études.

Les 4 principaux journaux sont :

- Sud Ouest, avec 676 articles,
- la Dépêche du Midi, avec 294 articles,
- Journal du Pays Basque, avec 147 articles,
- La République des Pyrénées, avec 112 articles.

Les radios vont principalement s'intéresser aux événements à portée politique, lors desquels s'expriment des acteurs bien identifiés par le public. Il peut s'agir de manifestations d'opposants, de colloques ou encore de votes des assemblées locales. Elles couvrent aussi les avancées importantes du projet, par exemple en recueillant les réactions des élus locaux aux décisions du Comité de pilotage. Le cumul des passages sur les antennes locales du réseau France Bleu en Aquitaine (Gironde, Béarn, Pays Basque) s'élève à 130.

La répartition des retombées selon le type de média (période : octobre 2010 à janvier 2012)



La presse en ligne est un relais important pour les associations. Elle permet également de mêler plusieurs types de contenus ; elle a ainsi couvert largement les diverses mobilisations en proposant des vidéos et des reportages photos. Elle est aussi un média alternatif traitant régulièrement du GPSO, comme EITB, la radio-télévision basque qui totalise 52 retombées sur son site lors de l'étape 2, ou A qui qui en compte 41.

France 3 Aquitaine a proposé 57 reportages, France 3 Midi-Pyrénées en a proposé 20.

Les sujets trop techniques sont peu adaptés aux formats courts de la télévision. Des reportages ont cependant couvert les rencontres et négociations entre élus. La télévision a également permis de faire connaître à grande échelle les films d'animation 3D des hypothèses de tracé proposés sur le site du GPSO.

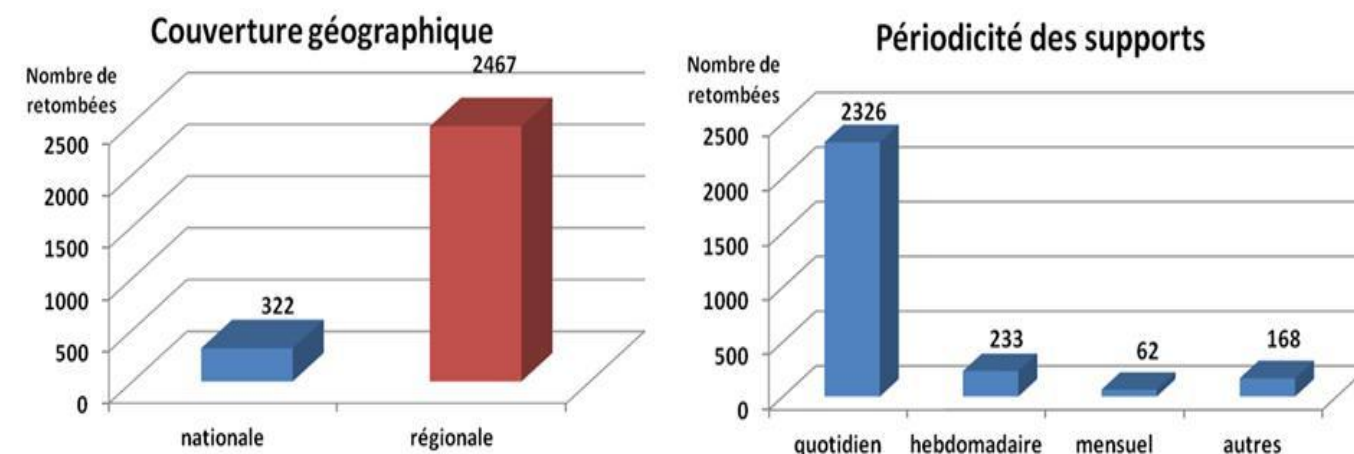
Le niveau de couverture média du GPSO

Le GPSO est un sujet régional, dont la technicité peut constituer un frein pour les médias nationaux. Il est en effet délicat d'appréhender l'ensemble des enjeux et des problématiques sans une solide connaissance du territoire. Ainsi, les prises de décision ou les opérations de contestation majeures reçoivent un écho national, tandis que les phases d'études et de concertation restent au niveau local.

La presse spécialisée nationale (transport ferroviaire, transport en commun, aménagement du territoire, BTP...) suit cependant avec intérêt le dossier GPSO.

Portés par les grands titres de la PQR, les médias à réactivité quotidienne sont de loin les plus présents (plus de 83%). Cet aspect permet de suivre avec précision les pics d'activité médiatique. Les hebdomadaires sont principalement constitués par la presse spécialisée (Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment ; la Vie du Rail ; Ville, Rail et Transports) alors que les news hebdo restent en retrait sur ce dossier. GPSO est également présent dans les magazines des institutions, dont la parution est plus aléatoire.

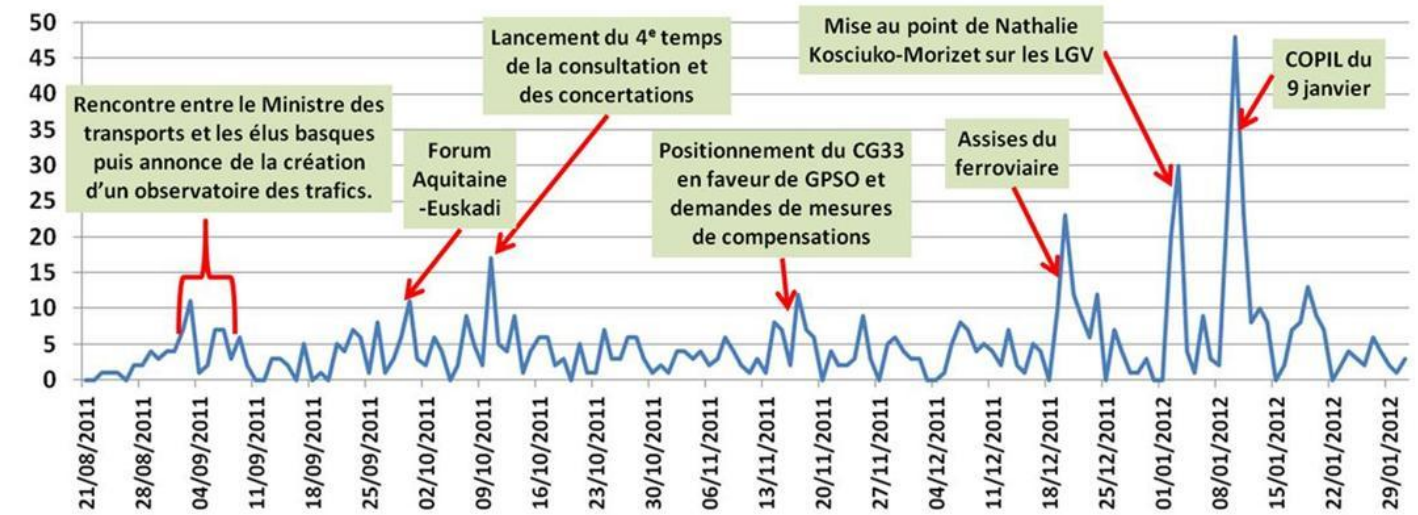
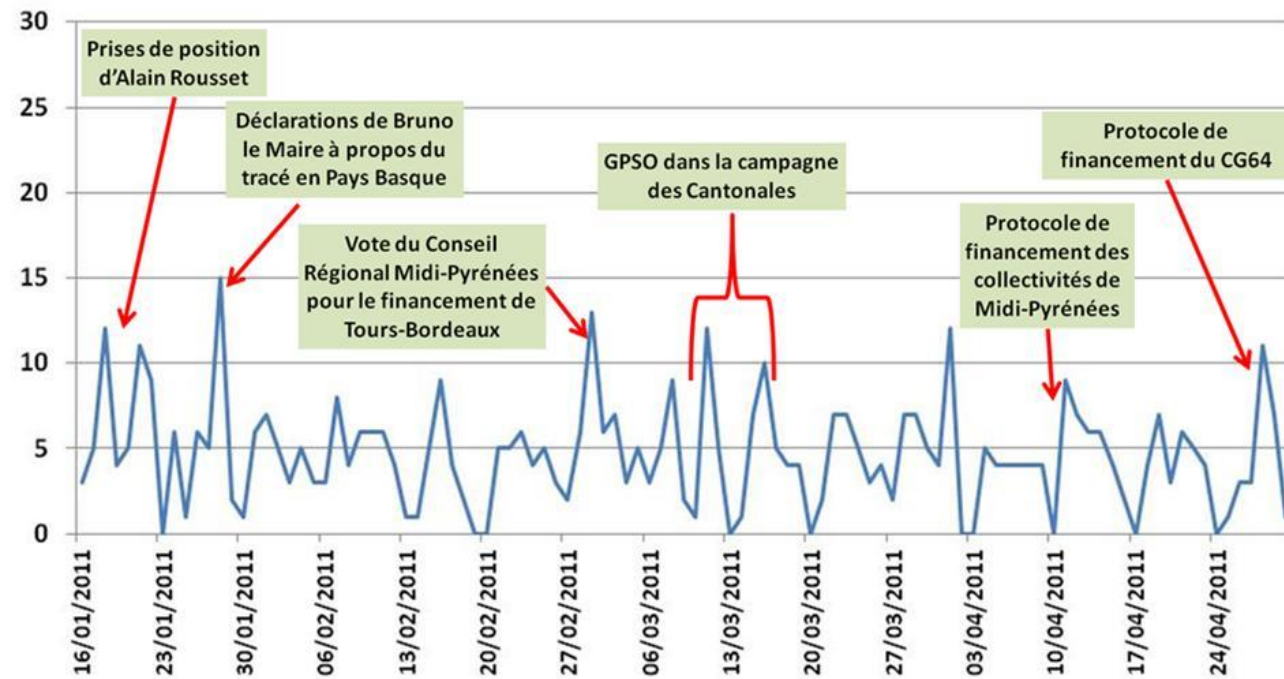
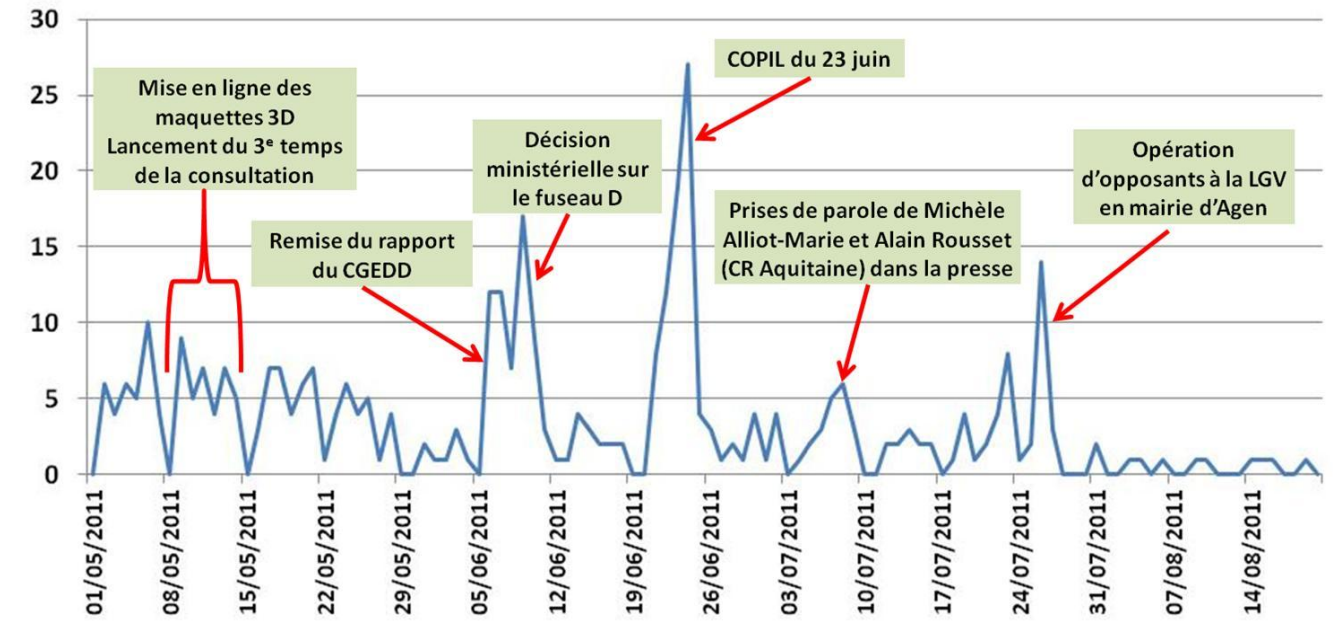
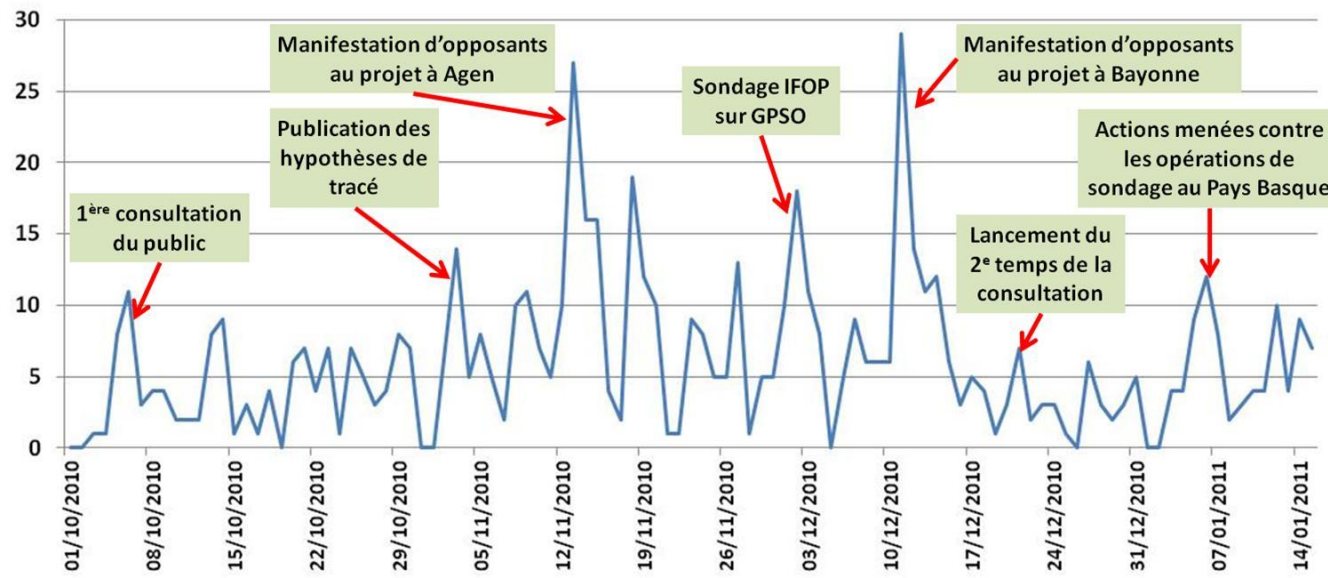
La répartition des retombées selon la couverture géographique et la périodicité des supports (période : octobre 2010 à janvier 2012)



L'intensité médiatique du GPSO

L'analyse chronologique du nombre de retombées presse par jour permet de retrouver les temps forts de l'actualité du GPSO.

La distribution chronologique des retombées quotidiennes



3. LES SUJETS DE LA CONCERTATION EN ETAPE 2

Les sujets portés à la concertation territoriale et à la consultation du public sont définis par les études, les principaux sujets correspondent aux phases progressives de détermination du meilleur tracé et d'aménagement des gares/haltes.

Entre juin 2010 et janvier 2012, chaque temps de concertation concernait une thématique spécifique relative à l'élaboration du tracé.

En complément du 4e temps, RFF a organisé un temps d'études et de concertation spécifique sur les projets d'aménagement de gares/haltes.

Temps d'études et de concertation	Thématique centrale
1er temps : juin 2010 / octobre 2010	Détermination des zones sensibles pour concevoir les hypothèses de tracé et explication de la méthode
2e temps : octobre 2010 / janvier 2011	Conception des hypothèses de tracés et sélection des plus pertinentes pour comparaison
3e temps : février 2011 / juin 2011	Comparaison des hypothèses de tracé et le choix d'un tracé à optimiser
4e temps : juillet 2011 / janvier 2012	Optimisation du tracé, propositions des mesures d'insertion environnementale et caractéristiques fonctionnelles
Temps d'études et de concertation spécifique : juillet 2011 / janvier 2012	Aménagements des gares et haltes

Les chapitres suivants visent à décrire :

- les objectifs de chaque phase de concertation ;
- le dispositif et les moyens de concertation, de consultation et d'information mis en œuvre ;
- le résultat de la concertation en termes de contribution à l'élaboration et vis-à-vis des objectifs envisagés.

Difficultés spécifiques rencontrées par la concertation au Pays basque

Dans les Pyrénées-Atlantiques, les difficultés rencontrées en étape 1 ont persisté. Estimant que la concertation en étape 1 n'avait pas suffisamment tenu compte de leurs revendications, une partie des élus du Pyrénées-Atlantiques, toujours opposés au projet de ligne nouvelle, se sont tenus à l'écart de la concertation. Par un courrier du 7 septembre 2010 au chef de mission du GPSO, 14 élus basques signalent leur intention :

- de ne pas coopérer avec les bureaux d'études de RFF « *au-delà des informations dont toute personne morale ou physique peut disposer sur les documents d'urbanisme en vigueur ou en cours d'enquête publique* » ;
- de ne pas accepter l'installation des totems de consultation du public dans les mairies, au motif que les élus « *n'ont jamais été rendus acteurs de la concertation* ».

Les élus concluent en écrivant : « *Il nous semble difficile d'associer l'image de notre commune à un mécanisme de concertation pour lequel nous estimons ne pas avoir été entendus* ».

Les associations de riverains se sont associées à cette démarche, jusqu'à empêcher l'accès des propriétés aux bureaux d'études malgré les arrêtés préfectoraux d'autorisation de pénétration sur les propriétés publiques et privées. RFF a dû décaler le planning d'une partie des sondages géotechniques et des investigations écologiques. En avril 2011, les investigations écologiques sur la commune d'Urrugne ont été interrompues suite à l'interpellation d'un écologue par des opposants au projet.

Ce refus de la concertation se manifeste aussi dans le cadre des commissions consultatives. Pendant l'étape 2, une majorité d'élus basques refuse de participer aux réunions de commission consultative, conduisant le Préfet des Pyrénées-Atlantiques à en annuler deux. Deux réunions d'information présidées par le Préfet coordonnateur se sont néanmoins tenues entre juin et septembre 2011 à la sous-préfecture de Bayonne en présence de l'ensemble des élus des Pyrénées-Atlantiques.

3.1. LE 1^{ER} TEMPS : DETERMINATION DES ZONES SENSIBLES (JUIN 2010 / OCTOBRE 2010)

La détermination des enjeux environnementaux et leur déclinaison en zones sensibles au sein du fuseau de 1000 mètres retenu par le Comité de pilotage constitue la première séquence du processus d'études visant à la détermination du meilleur tracé.

Une phase de concertation avec les acteurs du territoire et de consultation avec le public a été conduite en même temps que la poursuite des études.

Objectif : concerter sur les enjeux environnementaux de chaque territoire

La séquence d'études avait pour but d'identifier les enjeux environnementaux, de les décrire précisément, puis de les cartographier en faisant ressortir les zones dites « sensibles », c'est-à-dire celles où les enjeux sont très forts soit par thématique, soit en synthèse des thématiques. Elles font apparaître « en creux » des zones où les enjeux existent mais sont comparativement moindres. Ces études servent de base à la conception des hypothèses de tracé (séquence d'études suivante), permettant ainsi d'éviter, autant que possible, les zones sensibles.

Trois outils indispensables à cette séquence d'études ont été soumis à la concertation : **la méthode d'analyse environnementale pour la définition des tracés, la grille de hiérarchisation des enjeux et la cartographie des territoires.**

Les objectifs du 1er temps de concertation avec les acteurs :

- recenser les enjeux, puis les qualifier ;
- expliquer et partager la manière dont les enjeux environnementaux sont pris en compte dans la méthode ;
- échanger sur le niveau d'enjeu attribué aux critères de hiérarchisation ;
- contribuer à la connaissance du territoire et à leur traduction au sein de la cartographie des zones sensibles.

Dans le cadre de la consultation du public sur le tracé, le 1er temps concernait spécifiquement la définition des modalités (dispositif et thèmes) pour les 3 temps suivants.

3.1.1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION TERRITORIALE

Chiffre-clé du 1^{er} temps :

18 réunions des groupes de travail GT 6, 7 et 9

Les groupes de travail en juin 2010

Objectifs	<p>communs aux GT6, 7 et 9¹</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exposer les conclusions des réunions des Comités de pilotage de janvier et mai 2010 • Présenter le fuseau proposé par le Comité de pilotage à la décision ministérielle • Présenter le programme d'études et de concertation de l'étape 2 du GPSO suite au Comité de pilotage du 31 mai 2010 • Prendre connaissance du « nouveau » périmètre de chaque groupe de travail (membres, échelon départemental) • Exposer les principes d'élaboration du tracé, la méthode et son calendrier • Faire état des données recueillies et solliciter les compléments nécessaires <p>spécifiques aux GT6</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exposer les modalités générales d'acquisition associées aux effets d'emprise du projet, les incidences sur les documents d'urbanisme • Présenter un planning prévisionnel des principales démarches en lien avec la propriété foncière et le droit du sol <p>spécifiques aux GT7</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présenter le degré d'avancement des inventaires environnementaux • Présenter les mesures de prise en compte des enjeux environnementaux, sous forme de retour d'expériences des autres LGV <p>spécifiques aux GT9</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présenter les mesures de prise en compte des franchissements des voiries et des réseaux, et des principes de continuité de services
	<p>Invitation des membres</p> <p>Par courrier de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion. Auprès de chaque nouvel organisme invité, RFF a demandé préalablement qu'il désigne un représentant.</p>

¹ GT6 : enjeux fonciers et patrimoniaux / GT7 : environnement / GT9 : infrastructures linéaires et réseaux

Transmission préalable de documents	Par RFF, 8 jours avant la date de la réunion, par courriel (lots 1 et 3) ou via une plate-forme électronique (lot 2) <ul style="list-style-type: none"> • Ordre du jour • Note sur le programme d'études et de concertation de l'étape 2 • Charte de la concertation (version validée par le Collège des acteurs locaux en mai 2010) • Liste des membres du groupe de travail • Note sur la méthode d'analyse environnementale (sauf GT9) • Note d'aide à l'élaboration des principes de rétablissement et de voisinage (uniquement GT9)
Animation	18 réunions entre le 14 et le 24 juin 2010
Remise de documents	en séance via une clé USB (lots 1 et 3) ou via une plate-forme d'échanges électroniques de type extranet (lot 2) : cartes des enjeux humains (1/25000 ^{ème}) en séance du GT9 : tableau d'aide aux contributions
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Notes, diaporamas, relevés de conclusions validés
Remarques	Sollicitations avant la réunion et post-réunion RFF avait demandé aux acteurs participant aux GT6 et 7 de bien vouloir faire des remarques sur les critères de la grille de hiérarchisation avant la réunion du groupe de travail. RFF a proposé aux participants des GT6 et 7 d'effectuer leurs contributions sur les critères, puis de fournir les données complémentaires dont ils disposeraient pour le début du mois de juillet. Concernant le GT9, RFF avait proposé aux participants de transmettre leurs données relatives aux réseaux pour la mi-juillet, les attentes et souhaits de rétablissement pouvant être transmis jusqu'en septembre.

La concertation de proximité de juin à fin juillet 2010

Principalement animées à l'échelle intercommunale, ces réunions avec les élus ont visé plusieurs objectifs :

- présenter le fuseau retenu par le Comité de pilotage,
- présenter le programme d'études et de concertation de l'étape 2 du GPSO suite à la réunion du Comité de pilotage du 31 mai 2010,
- exposer les principes d'élaboration du tracé, la méthode et son calendrier, notamment la grille de hiérarchisation des enjeux environnementaux.

Les 3 communautés de communes (Nive-Adour, Errobi et Sud Pays Basque) au sud de Bayonne n'ont pas souhaité participer à cette concertation de proximité.

La concertation avec les représentants associatifs départementaux en juillet 2010 et en octobre

Animées à l'échelon départemental avec les représentants des associations de protection de l'environnement et de collectifs de défense de riverains, ces réunions avaient pour objectif de présenter le programme d'études et de concertation de l'étape 2 et le fuseau retenu par le Comité de pilotage du 31 mai 2010, puis approuvé par la décision ministérielle du 27 septembre 2010.

Les premières réunions se sont tenues dans les Landes et en Lot-et-Garonne en juillet 2010. D'autres réunions ont été tenues en Tarn-et-Garonne en octobre 2010. Au cours de ces réunions, la prise en compte des enjeux environnementaux et le calendrier du projet ont principalement occupé les discussions.

Le dispositif de consultation du public lors du 1er temps (4 au 22 octobre 2010)

Les questions posées :

Que pensez-vous du dispositif de consultation du public mis en place : lieux, calendrier... ?

- Y a-t-il des thèmes sur lesquels vous souhaiteriez être particulièrement informés et consultés : gares, services aux voyageurs... ?
- Que pensez-vous des brochures d'information mises à disposition : traitement de l'information, clarté, forme... ?
- Avez-vous des suggestions pour améliorer ce dispositif de consultation ?

Le dispositif d'information et de consultation

Il y a eu une large adhésion des communes à la démarche de consultation, à l'exception des communes de trois communautés de communes du Pays Basque (sauf Arcangues).

Plus de 130 d'entre elles (soit 86 % des communes intégrés au fuseau de 1000 mètres) ont accepté d'accueillir un totem GPSO dans leur mairie. Quatre communes ne faisant pas partie du fuseau ont reçu un totem GPSO, à leur demande ou sur proposition de RFF : Dax et Mont-de-Marsan (Landes), Agen (Lot-et-Garonne) et Montech (Tarn-et-Garonne).

60,5% des avis ont été envoyés par courrier postal contre 39,5% par courrier électronique.

La participation

281 avis ont été adressés à RFF, 243 avis ont été pris en considération et 38 avis ont été jugés nuls car ils n'avaient aucun lien avec la consultation du public ni avec le projet : demandes de dons, tracts, enveloppes vides...

Ce fut dans les Landes que l'on compte le plus grand nombre d'avis, avec plus de 30%. La Gironde était le deuxième contributeur. En Haute-Garonne, où le fuseau ne traverse que 5 communes, le nombre d'avis a été le plus bas, avec un total de 9. 40 avis ne renseignaient pas leur origine territoriale.

Le bilan a porté sur 243 avis, dont 154 répondaient à au moins une des questions posées sur le dispositif de consultation à proprement parler.

Un avis pouvait contenir plusieurs thèmes, suggestions ou observations. De tous ces avis, il ressort que :

- 13,8% portaient sur l'opportunité de réunions publiques organisées par RFF ; c'est le sujet le plus souvent abordé ;
- 13,6% mentionnaient les gares comme thèmes d'information ou de consultation à organiser ;
- 8% jugeaient le délai de consultation (3 semaines) trop court ou le dispositif d'annonce insuffisant ;
- 6,4% exprimaient une difficulté à participer à une consultation sans connaître le tracé ;
- 5% portaient sur la manière dont les avis exprimés seront pris en considération, en particulier dans le choix final des tracés.
- 3,2% ont fait part de difficultés lors de la saisie de l'avis en ligne.

Les participants ont également abordé des thèmes autres que celui des modalités de consultation :

- 30% des avis remettaient en question l'opportunité du projet, de la grande vitesse, et posent la question du financement de ce projet ;
- 7,2% des avis concernaient les acquisitions et la procédure appliquée.

➤ [Annexe : Bilan du 1er temps de consultation du public sur le tracé.](#)

3.1.2. LES OUTILS D'INFORMATION POUR ACCOMPAGNER LA CONCERTATION ET LA CONSULTATION

RFF a assuré une information continue via le site du projet www.gpsso.fr régulièrement mis à jour. Ce vecteur d'information conserve la mémoire du projet, en centralisant la documentation. Des publications ponctuelles ont accompagné la concertation durant cette étape.

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Juin 2010	Flash Infos n°6	Mail	Fuseau retenu et soumis au ministre pour approbation
Juin 2010	Lettre d'information n°5	Boîtes aux lettres (285 000 ex)	Présentation du fuseau proposé à la décision ministérielle par le Comité de pilotage du 31 mai 2010 détaillant les secteurs où des études complémentaires avaient été conduites depuis janvier. Ce numéro informait également sur : <ul style="list-style-type: none"> • les objectifs de l'étape 2 et le rôle du public dans l'étape 2 de la concertation, • les études menées préalablement à la construction des futures lignes, • la méthode permettant de passer du fuseau au tracé, via des illustrations,

			<ul style="list-style-type: none"> • la mission de médiation pour une meilleure traversée possible du Pays basque par la future ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, via une interview avec Marie Line Meaux.
Septembre 2010	Mémento de la concertation et des études	Instances de concertation	Rappel des principes de la concertation pour l'étape 2 : les acteurs, les instances, le calendrier
Juin 2010	Fiche thématique n°4	Site gpsso.fr et totem*	Tracé d'une ligne nouvelle
Septembre 2010	Flash Infos n°7	Mail	Approbation du Ministre pour poursuite des études, début des consultations publiques
Septembre 2010	Fiche thématique n°5	Site gpsso.fr et totem*	Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales
Septembre 2010	Fiche thématique n°6	Site gpsso.fr et totem*	Acquisitions des propriétés bâties
Septembre 2010	Fiche thématique n°7	Site gpsso.fr et totem*	Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles
Septembre 2010	Fiche thématique n°8	Site gpsso.fr et totem*	Emprise d'une ligne nouvelle
Septembre 2010	Lettre d'information n°6	Boîtes aux lettres (285 000 ex)	Présentation des grandes lignes de l'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 et des demandes d'études complémentaires. Ce numéro informait également sur : <ul style="list-style-type: none"> • le démarrage de la consultation du public, ses objectifs, les modalités du premier temps, • la conduite des investigations écologiques, via un entretien avec un expert.
Septembre 2010	Plaquette "L'essentiel du GPSO"	Totem*	Principaux points à retenir sur le GPSO
Octobre 2010	Flash Infos n°8	Mail (nombre d'abonné)	Prolongation des consultations publiques, présentation des hypothèses de tracés
Octobre 2010	Brochure « les modalités de la concertation »	Totem*	Informations pratiques pour la participation à la consultation
Octobre 2010	Microsite Consultation du public sur www.gpsso.fr	Site gpsso.fr	Mise en place d'un microsite spécifique en technologie « flash ».

*Totem (présentoir) utilisé lors de la consultation du public

3.1.3. LES PRINCIPAUX APPORTS DE LA CONCERTATION ET DE LA CONSULTATION

Concernant la méthode d'élaboration des tracés

Cette méthode a été globalement comprise et acceptée par les acteurs participant à la concertation. Elle n'a pas fait l'objet de remarques de fond.

Toutefois, il convient de relever la posture suspicieuse de certains acteurs, essentiellement associatifs, considérant que le tracé définitif était d'ores-et-déjà déterminé par RFF et aussi que cette méthode de concertation n'était aussi qu'un leurre.

Concernant la grille de hiérarchisation des enjeux

La connaissance approfondie des enjeux environnementaux des territoires concernés et les contributions des acteurs durant l'étape 1 ont permis à RFF de faire évoluer la grille de hiérarchisation des enjeux environnementaux pour cette étape 2.

Destinées à favoriser une cartographie discriminante et contrastée des enjeux des territoires, les critères ponctuels ou de surface circonscrite à un territoire donné ont été privilégiés. Les critères présentant un enjeu environnemental important mais concernant de large portions du territoire et ne permettant pas de discriminer les différentes hypothèses de tracés, n'ont pas été cartographiés en étape 2.

Grâce à la connaissance du fuseau et à l'expertise apportée par les études spécifiques, la sensibilité de certains critères et leur classement en enjeu faible, moyen, fort ou très fort, ont pu évoluer.

Les critères de la grille étaient donc déjà connus des acteurs de la concertation.

Cette phase de concertation n'a pas fondamentalement porté sur des critères supplémentaires ou sur le retrait de certains critères non-discriminants. Les échanges ont principalement abordé les niveaux de sensibilité des critères, pour lesquels la demande récurrente était à élever cette sensibilité, considérant que tous les enjeux sont très forts. Certains acteurs ont compris qu'en l'absence d'une discrimination des niveaux d'enjeux, de larges surfaces seraient classées en zones sensibles, « noyant » ainsi dans ces surfaces des véritables zones à enjeux très forts. Les critères relatifs à l'habitat, à la viticulture et à la sylviculture ont été à nouveau discutés, avec également une demande de pondérer davantage les enjeux humains vis-à-vis des autres thématiques.

Concernant la connaissance partagée du territoire

Les échanges avec les acteurs ont permis d'affiner la connaissance des enjeux et du fonctionnement intrinsèque des territoires concernés par le GPSO, soit grâce aux discussions sur les critères, soit grâce au partage de données (infrastructures et réseaux) et des résultats d'études conduites par RFF dans des domaines spécifiques : urbanisme, écologie, investigations agricoles, viticoles et sylvicoles, archéologiques et paysagères.

Concernant les modalités et thèmes de la consultation

Les remarques formulées par les participants ont permis d'apporter des modifications sur les modalités de consultation et d'information. RFF a décidé :

- de renforcer le dispositif d'information destiné à annoncer la consultation, y compris en proposant aux mairies et autres partenaires de relayer l'information dans leurs supports de communication (publications institutionnelles, sites Internet...);
- de maintenir une consultation sur une période de 3 semaines mais de l'organiser à cheval sur les vacances de Noël, du 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011, les personnes étant généralement plus disponibles à cette période de l'année pour consulter les documents et donner leur avis. Ce choix permet également à celles qui viendraient en vacances dans la région de participer à cette consultation ;
- d'insister sur l'opportunité proposée aux habitants de participer à l'élaboration du projet en amont du choix du tracé ;
- de communiquer dans un délai court sur les sujets relatifs aux gares ;
- de mettre à disposition les fiches pédagogiques sur les problématiques d'acquisition dans les totems ;
- de continuer à participer aux réunions publiques à la demande des collectivités les organisant, considérant l'importance du dispositif de concertation avec les institutions et les associations mis en place.

Ces informations sont développées dans un ensemble de documents disponibles sur le site Internet www.gpso.fr rubrique *Documents à télécharger* :

- relevés des échanges et relevés de conclusions des commissions consultatives ;
- relevés des échanges et relevés de conclusions des groupes de travail ;
- bilan de la consultation.

3.2. LE 2^E TEMPS : CONCEPTION DES HYPOTHESES DE TRACE ET LEUR SELECTION (OCTOBRE 2010 A JANVIER 2011)

La conception des hypothèses de tracé au sein du fuseau de 1000 mètres approuvé par le Ministre le 27 septembre 2010, constitue la seconde séquence du processus d'études visant à la détermination du meilleur tracé.

Une phase de concertation avec les acteurs du territoire et de consultation avec le public a été conduite en même temps que la séquence d'études.

Objectif : élaborer des hypothèses

Cette séquence d'études avait pour but de déterminer les hypothèses de tracé à comparer, la suivante portant sur la comparaison elle-même.

Lors de la conception des hypothèses de tracé, les éléments suivants ont été pris en considération :

- les enjeux environnementaux identifiés dans les territoires concernés par le fuseau du GPSO ;
- les services associés aux lignes nouvelles (dessertes, temps de parcours, etc.) ;
- les caractéristiques techniques de conception du projet ferroviaire ;
- une dimension économique (grands postes de l'estimation de coût de chaque hypothèse).

Le fondement de l'élaboration des hypothèses de tracé a été l'évitement des zones sensibles. Celles-ci avaient été définies lors de la 1^{ère} séquence d'études grâce à l'analyse des enjeux et des zones sensibles. Les résultats des investigations écologiques ont également été pris en compte lors de ce deuxième temps.

Les objectifs de la concertation :

- identifier un maximum d'hypothèses envisageables, tout en veillant à leur pertinence au regard des enjeux du territoire, et à leur réponse aux fonctionnalités et aux caractéristiques ferroviaires nécessaires ;
- sélectionner les hypothèses de tracé les plus pertinentes en vue de leur future comparaison.

La consultation du public a porté sur l'analyse des enjeux environnementaux.

Un temps de concertation scindé en deux périodes

Lors de la première période (jusqu'en novembre 2010), la concertation a eu pour objectif **d'identifier les premières hypothèses de tracé compte tenu des enjeux et de l'identification des zones sensibles**. Il s'agissait d'exprimer des besoins d'évitement ou de prise en compte de certains enjeux. Chaque besoin a fait l'objet d'un diagnostic de faisabilité pour déterminer la pertinence de conduire ou pas une étude technique pour une nouvelle hypothèse.

Lors de la seconde période (jusqu'en janvier 2011), une fois que les propositions de nouvelles hypothèses issues de la concertation ont été conçues, **la concertation a eu pour objectif de sélectionner les hypothèses de tracé à comparer**.

Il s'agissait de présenter les différentes hypothèses et de discuter d'éventuelles variantes, options, combinaisons d'hypothèses, voire d'éliminer certaines propositions.

Dans cette séquence d'études et de concertation, l'objectif n'était pas de comparer des hypothèses de tracés entre elles. Cette précision a été régulièrement rappelée aux acteurs de la concertation.

3.2.1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION TERRITORIALE

Chiffres-clé du 2^e temps :

10 réunions de commission consultatives
24 réunions des groupes de travail 6, 7 et 9

Les groupes de travail de novembre 2010

Une session plénière réunissant tous les membres des groupes 6, 7 et 9 a été organisée une quinzaine de jours avant les réunions de chaque groupe thématique. Cette approche en 2 temps avait pour finalité de mutualiser le temps de « découverte » des hypothèses de tracé et d'optimiser ainsi le temps et l'efficacité des travaux de chaque groupe thématique à suivre.

Session plénière de présentation aux membres des GT 6, 7 et 9*

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter le fuseau approuvé par le Ministre le 27 septembre 2010, <ul style="list-style-type: none"> préciser le programme d'études et de concertation de l'étape 2 du GPSO, rappeler les principes d'élaboration du tracé, notamment d'éviter des zones sensibles, tout en respectant les caractéristiques géométriques nécessaires aux performances et services à offrir, présenter les zones sensibles et les hypothèses de tracé envisagées dans le département.
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Animation	6 réunions entre le 2 et le 3 novembre 2010
Remise de documents	en séance via un support numérique (CD-Rom) contenant : <ul style="list-style-type: none"> la carte du fuseau approuvé par le Ministre, la méthode de conception du tracé des lignes nouvelles, les planches au 1/10000^{ème} des hypothèses de tracé, la légende explicative de ces planches, la cartographie des zones sensibles et les fiches descriptives de ces zones, la carte de synthèse des enjeux hiérarchisés.
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Contenu du support numérique, hormis la carte de synthèse des enjeux hiérarchisés.
Remarques	Sollicitations post-réunion RFF avait demandé aux membres des GT6, 7 et 9 de bien vouloir faire remettre leurs contributions sur les zones sensibles et/ou les hypothèses de tracé en réunion de chaque groupe thématique.

Réunions des GT 6, 7 et 9* - Novembre 2010

Objectifs	<p>communs aux GT6, 7 et 9</p> <ul style="list-style-type: none"> recueillir les remarques sur les zones sensibles, par rapport à la thématique étudiée par le groupe, recueillir les contributions et demandes sur les hypothèses de tracé envisagées dans le département. <p>spécifique aux GT7</p> <ul style="list-style-type: none"> faire état de l'avancement des investigations écologiques (à fin septembre 2010) <p>spécifique aux GT9</p> <ul style="list-style-type: none"> faire état de l'inventaire des réseaux, échanger sur les propositions de rétablissement de réseaux.
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour, sachant que l'annonce de ces réunions a été réitérée lors de la session plénière.

* GT6 : enjeux fonciers et patrimoniaux / GT7 : environnement / GT9 : infrastructures linéaires et réseaux

Transmission préalable de documents	Néant (transmission d'un support numérique lors des sessions plénières)
Animation	18 réunions entre le 8 et le 19 novembre 2010
Remise de documents	Néant (transmission d'un support numérique lors des sessions plénières)
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés
Remarques	Sollicitations post-réunion RFF avait demandé aux membres des GT6, 7 et 9 de bien vouloir transmettre leurs contributions complémentaires sur les zones sensibles et/ou les hypothèses de tracé avant la fin du mois de novembre 2010.

*GT6 : enjeux fonciers et patrimoniaux / GT7 : environnement / GT9 : infrastructures linéaires et réseaux

La concertation de proximité entre octobre 2010 et janvier 2011

Une première série de réunions de mi-octobre à début novembre 2010

Organisées avec les élus des collectivités intercommunales, le but principal de ces réunions était de leur permettre d'appréhender et de réagir sur les hypothèses de tracé le plus en amont de la réflexion.

Objectifs :

- présenter le fuseau approuvé par le Ministre le 27 septembre 2010 ;
- préciser le programme d'études et de concertation de l'étape 2 du GPSO ;
- rappeler les principes d'élaboration du tracé, notamment d'éviter des zones sensibles, tout en respectant les caractéristiques géométriques nécessaires aux performances et services à offrir ;
- présenter les zones sensibles et échanger sur les hypothèses de tracé envisagées sur le territoire de la collectivité.

Un support numérique (CD-Rom) a été remis en séance à chaque collectivité intercommunale.

Il reprenait les documents suivants :

- la carte du fuseau approuvé par le Ministre ;
- la méthode de conception du tracé des lignes nouvelles ;
- les planches au 1/10000^{ème} des hypothèses de tracé ;
- la légende explicative de ces planches ;
- la cartographie des zones sensibles et les fiches descriptives de ces zones,
- la carte de synthèse des enjeux hiérarchisés.

Les trois collectivités (Nive-Adour, Errobi, Sud Pays Basque) au sud de Bayonne n'ont pas souhaité participer à cette concertation de proximité, refusant le principe d'une concertation au Pays basque.

Une seconde série de réunions de mi-novembre à mi-décembre 2010

Objectifs :

- recueillir leurs remarques sur les hypothèses de tracé présentées quelques semaines auparavant ;
- présenter les nouvelles hypothèses sollicitées au cours de la première série de réunions, si RFF avait reconnu leur pertinence et si le délai entre les deux réunions avait permis à RFF de conduire les études correspondantes.

Les trois collectivités (Nive-Adour, Errobi, Sud Pays Basque) au sud de Bayonne n'ont pas souhaité participer à cette concertation de proximité.

En Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, les collectivités concernées par les études complémentaires du fuseau alternatif entre Campsas et Toulouse ont été réunies par RFF, pour leur exposer le planning des études.

Les commissions consultatives

Ces réunions de commissions consultatives, présidées par le Préfet de département, concluent cette phase de concertation et d'études. Les élus ont été invités à donner leur avis sur les hypothèses de tracé que RFF propose de soumettre à la comparaison.

Objectifs	<p>communs à tous les départements</p> <ul style="list-style-type: none"> recueillir l'avis des élus sur les hypothèses de tracés que RFF propose de soumettre à la comparaison montrer les dernières hypothèses de tracés, intégrant les dernières contributions recueillies lors de la concertation (lorsque le délai de remise a permis de les intégrer dans les dernières hypothèses) justifier la non-prise en compte d'une hypothèse de tracé parmi celles à comparer exposer les principes méthodologiques de comparaison des hypothèses de tracé préciser le planning des études et de la concertation jusqu'au choix du tracé à approfondir <p>spécifique en Haute-Garonne :</p> <ul style="list-style-type: none"> faire un point du recueil des données pour les études complémentaires sur la faisabilité de tracés alternatifs entre Campsas et le sud de Saint-Jory
Invitation des membres	Par courrier du Préfet, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour.
Transmission préalable de documents	Par courriel/courrier de RFF, au moins 8 jours avant la date de réunion <ul style="list-style-type: none"> les planches au 1/10000ème des hypothèses de tracé soumises à comparaison, dossier de présentation des hypothèses de tracé.
Animation	<p>10 réunions entre le 7 janvier et le 3 février 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> à l'initiative du Préfet du Tarn-et-Garonne, la commission consultative a été scindée en 4 sous-groupes territoriaux, qui se

	<p>sont réunis le 7, 12 et 14 janvier (2 groupes se sont réunis le 14 janvier). Les communes de Canals et Fabas, absentes lors de la réunion du 12 janvier ont été rencontrées le 14 février.</p> <ul style="list-style-type: none"> dans les Landes et en Gironde, le 25 janvier en Haute-Garonne, le 26 janvier en Lot-et-Garonne, le 27 janvier (en 2 groupes successifs) dans les Pyrénées-Atlantiques, le Préfet n'a pas convié la réunion de commission consultative, la grande majorité des élus invités ayant appelé à son boycott.
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés

La concertation avec les représentants associatifs départementaux en novembre et décembre 2010

Ces réunions départementales, avec les représentants des associations de protection de l'environnement et de collectifs de défense de riverains, avaient pour objectifs :

- de présenter les hypothèses de tracé portées à la concertation avant qu'une sélection en soit faite pour engager la phase de comparaison ;
- de décrire le planning des prochaines grandes échéances du projet ;
- de recueillir un premier avis sur les hypothèses de tracé présentées ainsi que sur les zones sensibles.

Elles se sont déroulées dans tous les départements, hormis dans les Pyrénées-Atlantiques. En plus de thèmes relatifs à l'élaboration du tracé, elles ont aussi abordé les questions de fonctionnement des instances de concertation et du dispositif de concertation/pilotage du GPSO.

Le dispositif de consultation du public lors du 2e temps (20 décembre 2010 au 8 janvier 2011)

L'objectif :

Recueillir l'avis du public sur les hypothèses de tracé proposées par RFF, y compris celles proposées par les groupes de travail ou lors des réunions de proximité avec les élus (avec un niveau de définition moindre).

La consultation devait permettre de valider ces hypothèses, d'en rajouter de nouvelles selon d'autres options ou combinaisons, ou d'en éliminer certaines. Les modalités de mise en œuvre étaient similaires au premier temps de consultation.

Les questions posées :

- d'après vous, la liste des principaux enjeux environnementaux identifiés est-elle complète sur votre territoire ?
- d'après vous, la liste des objectifs recherchés pour la conception des hypothèses de tracé est-elle complète sur votre territoire ?
- d'après vous, y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau sur votre territoire ?

Le dispositif d'information et de consultation

Toutes les communes ont accepté le dispositif, à l'exception des Pyrénées-Atlantiques où seules 2 communes sur les 16 concernées par le projet ont accepté d'accueillir le dispositif de consultation. Au total, 141 communes (soit 90% des communes présentes dans le fuseau de 1000 mètres) ont accepté d'organiser ce 2ème temps de consultation dans leur mairie.

En Haute-Garonne, 5 communes ont été ajoutées au dispositif car elles sont concernées par l'étude de la variante de tracé entre Campsas et le nord de Toulouse : Saint-Sauveur, Bruguères, Lespinasse, Boulloc et Villeneuve-les-Boulloc. Dans les Landes et le Lot-et-Garonne, Dax, Mont-de-Marsan et Agen ont participé à la consultation. Ces communes sont en effet concernées par des raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant.

Les habitants des communes pouvaient participer soit par courrier au moyen du bulletin - réponse mis à disposition avec le Totem, soit par le biais du site internet www.gpso.fr, rubrique « Consultation du public ». 54% des avis ont été envoyés par courrier postal contre 46% par courrier électronique.

La réponse aux questions nécessitant de bien appréhender les hypothèses de tracé, des fiches descriptives des hypothèses de tracés ont été réunies dans un cahier des hypothèses, à l'échelle des communautés de communes ou des communautés d'agglomération.

Ces fiches présentaient, notamment les enjeux pris en compte et les objectifs visés lors de la conception de chaque hypothèse de tracé. Une plaquette disponible en tous points de consultation délivrait une aide à la lecture des documents et à l'articulation entre cartes et fiches.

La participation

3 581 avis ont été reçus par RFF. 285 avis n'ont pas été retenus pour les raisons suivantes : bulletins blancs, absence d'indication de la commune de résidence, bulletin du 1er temps de consultation, envoi de documents sans lien direct avec l'objet de la consultation...

Le bilan a donc porté sur 3 296 avis, soit une augmentation très significative du nombre d'avis par rapport au premier temps de consultation.

Le plus grand nombre d'avis provenait des Pyrénées-Atlantiques, avec 44% des avis exprimés (soit 1454 avis). Le Tarn-et-Garonne était le deuxième contributeur avec 20% (652 avis). Le nombre d'avis était relativement homogène entre les départements de la Haute-Garonne (11%, 348 avis), de la Gironde (12%, 402 avis) et des Landes (10%, 331 avis). La participation en Lot-et-Garonne a été de 44 bulletins, soit 1%.

La participation en ligne a permis aux habitants d'autres départements de s'exprimer, à hauteur de 2%. Les « avis identiques » sont des avis exprimés par différentes personnes mais présentant exactement le même contenu.

Un total de 2056 « avis identiques » ont été recensés, soit 62,4% des avis pris en compte. Rappelant que la consultation du public n'est ni un sondage, ni un référendum, un avis même exprimé en nombre correspond à une seule contribution.

Ces avis multiples sont le résultat d'une mobilisation des associations travaillant autour du projet.

Des associations de riverains ont également adressé à RFF des pétitions pour faire part de leurs inquiétudes quant à l'impact des lignes nouvelles sur l'environnement, notamment sur les milieux humain et naturel. 8 pétitions différentes ont été remises à RFF.

Un certain nombre d'avis contenait des remarques qui ont permis d'améliorer les hypothèses de tracé. En voici quelques exemples :

- Certains nous ont fait part de leur connaissance des territoires en nous précisant les enjeux à respecter et à éviter au maximum : des sites emblématiques ou patrimoniaux : vestiges archéologiques à St Michel de Rieufret, à Xaintrilles ou à Saint-Rustice, châteaux de Pompignan ou de Layrac, ... ; la faune caractéristique de la région : salamandres en Gironde, migrateurs amphihalins à St Pée sur Nivelle, écosystèmes aquatiques à Lacourt-Saint-Pierre... de façon générale, une faune importante pour laquelle il sera nécessaire de rétablir les passages.
- D'autres ont exprimé leur inquiétude par rapport au risque d'inondation (en particulier dans la Vallée de la Garonne) ou à celui de mouvement de terrain (comme à Pompignan).
- D'autres encore ont demandé que le tracé retenu soit celui qui concerne le moins d'habitations, celui qui coupe le moins possible d'exploitations agricoles et qu'un traitement optimal des nuisances soit recherché : protections phoniques esthétiques, ouvrages d'art (viaduc en particulier) le moins haut possible, nécessité ou non de franchir la Garonne à hauteur de Boé...

➤ [Annexe : Bilan du 2° temps de consultation du public sur le tracé](#)

3.2.2. LES OUTILS D'INFORMATION POUR ACCOMPAGNER LA CONCERTATION ET LA CONSULTATION

L'étape 2 a notamment vu RFF diffuser un **mémento de la concertation**. Il a constitué l'agenda de ce deuxième temps.

RFF a également réalisé des **films d'animation 3D** pour les hypothèses de tracé sur les six départements. Ces films constituaient un véritable outil complémentaire pour la concertation avec les acteurs locaux et la consultation du public.

En janvier 2011, la modélisation a concerné les hypothèses de tracé présentées en concertation entre octobre et décembre 2010. Les premières secondes permettaient d'avoir une vision d'ensemble du territoire concerné puis la suite du film permettait un « parcours » plus lent de l'hypothèse de tracé. Sous la forme d'un ruban translucide avec la distinction des zones de déblais/remblais et des tunnels

et/ou tranchées couvertes, chaque hypothèse de tracé est intégrée sur fond de photos aériennes très récentes. L'intégralité du linéaire des films 3D des lignes nouvelles a été mise en ligne sur internet (www.gpsso.fr).

3.2.3. LES PRINCIPAUX APPORTS DE LA CONCERTATION ET DE LA CONSULTATION

Concernant les zones sensibles et la connaissance des territoires

La cartographie des zones sensibles a fait l'objet de remarques tendant vers une plus grande exhaustivité et une plus grande précision des données de terrain, notamment pour les enjeux liés à la ressource en eau et aux espèces sensibles.

Les transmissions de données et les investigations écologiques se déroulant parallèlement au processus d'études et de concertation, les données sont intégrées progressivement dans les fiches de zones sensibles. Cet « écart » est signalé par les acteurs de la concertation et se réduit au fil de l'avancement de la concertation.

Les zones sensibles, intrinsèquement dépendantes de la grille de hiérarchisation des enjeux, ont fait l'objet des mêmes griefs que ceux formulés à l'égard de la grille.

La concertation a permis de confirmer la localisation des zones sensibles, seules quelques nouvelles zones ayant été classées sensibles à l'écoute des arguments des acteurs locaux. Elle a précisé et ciblé les besoins ou attentes d'investigations écologiques en vue d'une meilleure insertion du projet.

Les avis exprimés par le public lors de ce 2ème temps de consultation du public ont permis à RFF de mieux connaître les attentes et préoccupations des habitants quant à la bonne intégration des deux lignes nouvelles dans les territoires. Les habitants ont ainsi fait part à RFF des enjeux locaux, humains et naturels, devant faire l'objet à leurs yeux d'une attention particulière. Ces apports attestent de la complémentarité entre le dispositif de concertation basé sur les instances représentatives et la consultation du public.

Concernant les rétablissements

La concertation a permis de développer des échanges sur l'approche de RFF vis-à-vis des rétablissements de réseaux interceptés. Le recueil des données de réseaux a été efficace et a conduit à un inventaire pertinent, pointant les réseaux manquants sur les documents (cartes ou tableaux).

Les propositions de rétablissements pour les réseaux « prioritaires » ont été globalement validées ainsi que les principes de rétablissement des grands réseaux jusqu'aux voiries départementales incluses, un certain nombre de gestionnaires d'autres réseaux attendant la définition du tracé à approfondir pour faire part de leurs souhaits et attentes.

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Novembre 2010	Lettre d'information n°7	Boîtes lettres 300 000 ex	Point d'étape sur le projet après le 1 ^{er} temps de consultation du public, hypothèses de tracés
Novembre 2010	Fiche thématique	Totem GPSO	Alimentation électrique
Décembre 2010	Flash Infos n°9	Site gpsso.fr	Bilan sur le projet GPSO, première campagne d'information, 2 nd temps de consultation publique
Décembre 2010	Flash Infos n°10	Site gpsso.fr	Bilan du 1 ^{er} temps de consultation publique
Décembre 2010	Dépliant illustré	Totem GPSO	Les grandes étapes de la construction d'une ligne nouvelle ferroviaire
Décembre 2010	Brochure « les modalités de la consultation du public »	Totem GPSO	Informations pratiques pour la participation à la consultation
Décembre 2010	Cahier des hypothèses de tracé	Totem GPSO	Fiches d'enjeux et cartes des hypothèses de tracé
Décembre 2010	Micro-site de consultation du public	Totem GPSO	Actualisation pour la participation en ligne au 2 ^e temps
Janvier 2011	Lettre d'information n°8	Boîtes lettres 300 000 ex	Point d'étape après le 2 nd temps de consultation du public
Février 2011	Flash Infos n°11	Mail	Planning de la concertation en avril
Février 2011	Fiche thématique	Totem GPSO	1 ^{ère} évaluation du Bilan Carbone du GPSO

Concernant les hypothèses de tracé

Les échanges avec les acteurs ont permis en premier lieu d'expliquer les principes de conception des hypothèses de tracé proposées sur leur territoire. RFF a rappelé de quelle manière il a été recherché un évitement des zones sensibles et a précisé les contraintes géométriques du référentiel ferroviaire. RFF a initialement proposé 100 hypothèses de tracé, réparties sur 27 secteurs.

Cet ensemble d'hypothèses issues des études (et intégrant la logique d'évitement) a ensuite été proposé à la concertation. De celle-ci ont résulté les points suivants :

- ajustements pour 9 hypothèses de tracé, lesquels ont été pris en considération par RFF ;
- distinction de 19 nouvelles propositions d'hypothèses de tracé (combinant toujours des sections d'hypothèses initiales), lesquelles ont été étudiées par RFF ;
- retrait de 11 des premières hypothèses de tracé, lesquelles n'ont pas été soumises à l'analyse comparative.

Les 28 contributions de la concertation représentent près d'un tiers de « volume » de propositions initiales, considérant qu'un certain nombre de propositions n'a pas été poursuivi par RFF par défaut de pertinence. Le lecteur se reportera au schéma du chapitre 4.4 pour visualiser les apports de la concertation sur le nombre d'hypothèses de tracé soumises à la comparaison.

108 hypothèses de tracé ont été finalement retenues par RFF pour qu'elles fassent l'objet de la phase de comparaison. D'un commun accord entre les acteurs de la concertation et RFF, 11 hypothèses ont été écartées.

Les acteurs locaux, et notamment les élus, ont souvent eu tendance à vouloir donner leur préférence ou exprimer leur refus pour telle ou telle hypothèse, dès cette phase et donc en anticipant sur la phase de comparaison, alors qu'il leur était demandé d'indiquer à RFF les hypothèses de tracé les plus « pertinentes » qu'il est nécessaire de comparer. Cependant, les élus réunis en commission consultative n'ont globalement pas contesté les hypothèses de tracé soumises à la comparaison.

Lors du 2ème temps de consultation du public, les habitants des territoires concernés étaient invités à se prononcer sur les hypothèses de tracé, et éventuellement à proposer de nouvelles hypothèses. S'ils n'ont pas proposé de nouvelle hypothèse (nouveau tracé d'un bout à l'autre du secteur), ils ont en revanche formulé des variantes des hypothèses de tracé, localisées sur des points précis.

3.3. LE 3^E TEMPS : COMPARAISON DES HYPOTHESES DE TRACE ET CHOIX D'UN TRACE A APPROFONDIR (FEVRIER A JUIN 2011)

La comparaison des hypothèses de tracé sélectionnées, au sein du fuseau de 1 000 mètres approuvé par le Ministre le 27 septembre 2010, constitue la troisième séquence du processus d'études visant à la détermination du meilleur tracé.

Une phase de concertation avec les acteurs du territoire et de consultation avec le public a été conduite en même temps que la séquence d'études.

Objectif : comparer et choisir une hypothèse de tracé

Cette séquence d'études avait pour but de comparer les hypothèses de tracé sélectionnées en commission consultative en janvier 2011. Le choix motivé d'une des hypothèses constitue le terme du 3e temps d'études et de concertation présenté ici.

La démarche de comparaison des hypothèses de tracé est décomposée en 5 périodes.

Comme lors de la comparaison des fuseaux au cours de l'étape 1, une première période consiste à qualifier les hypothèses selon 3 domaines distincts :

- le domaine environnemental, avec 4 thématiques : milieu humain, milieu physique, milieu naturel et biologique, milieu paysager et patrimonial ;
- le domaine fonctionnel, avec 3 sous-domaines : niveau de respect des fonctionnalités, niveau de qualité d'exploitation, niveau de qualité de service ;
- le domaine technico-économique.

Les périodes suivantes consistent :

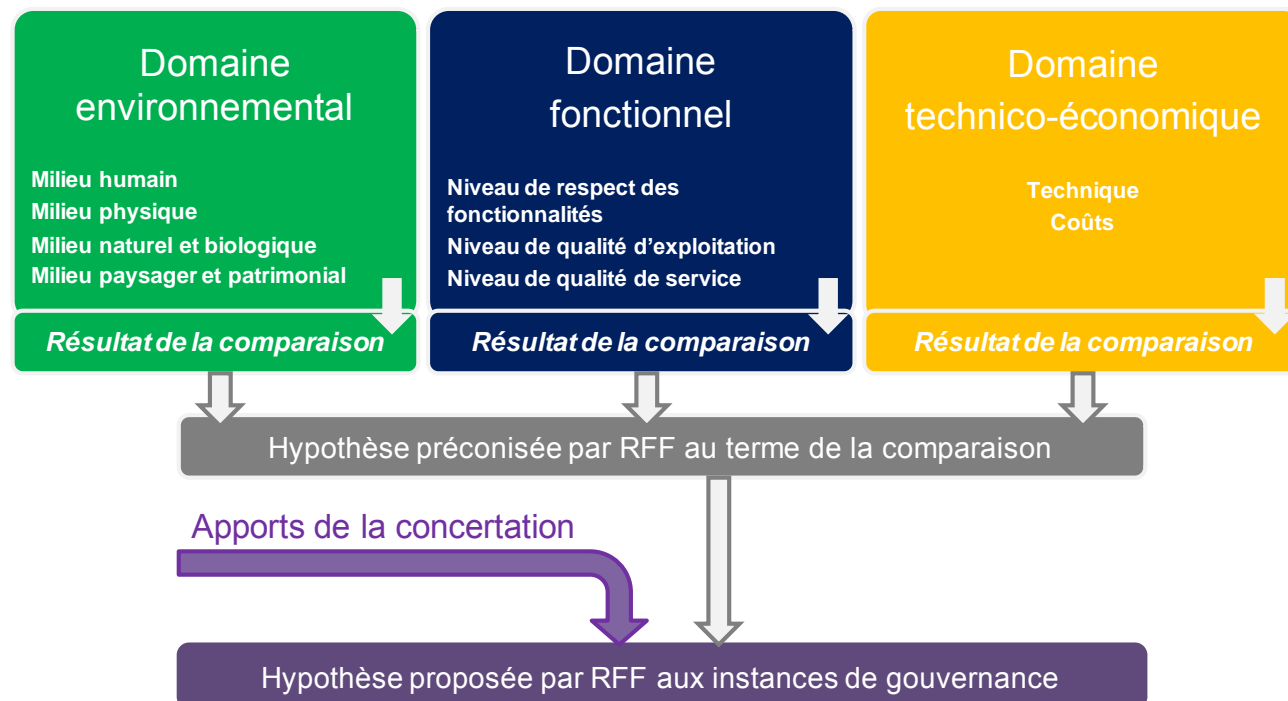
- à comparer les hypothèses de tracé entre elles au sein de chaque domaine ;
- à comparer les hypothèses de tracé entre elles tous domaines confondus, permettant ainsi à RFF de faire une préconisation aux instances de concertation ;
- à prendre en compte les apports de la concertation ;
- à proposer une hypothèse de tracé à approfondir.

Les objectifs de la concertation territoriale et de la consultation du public sont :

- d'abord de recueillir l'avis des acteurs concernés par le secteur de comparaison sur la préconisation objective de RFF ;
- ensuite de déterminer l'hypothèse de tracé préférée par les acteurs de la concertation et d'en identifier les raisons, afin que RFF puisse soumettre une proposition d'hypothèse au Comité de Pilotage.

L'enjeu de cette séquence d'études et de concertation est pédagogique. Il importe d'explicitier et d'illustrer une démarche destinée à sélectionner le meilleur tracé. Toutefois, la technicité de ce projet et les multiples paramètres pris en compte induisent nécessairement une comparaison dont le contenu demeure complexe. RFF s'est donc attaché à produire des dossiers synthétiques, afin de favoriser leur compréhension. Un guide de lecture a été rédigé spécialement, il accompagne tous les documents de présentation de l'analyse comparative.

Domaines et processus de comparaison des hypothèses de tracé



3.3.1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION TERRITORIALE

Chiffres-clé du 3^e temps :

- 15 réunions de commissions consultatives
- 24 réunions des groupes de travail GT 6, 7 et 9
- 1 réunion du collège des acteurs locaux

Les groupes de travail de février à mai 2011

Session de février 2011

Réunis au lendemain des commissions consultatives, ces groupes ont initié la réflexion en matière de comparaison. Il s'agissait de permettre aux membres des groupes de pouvoir contribuer en amont de la comparaison, notamment en précisant à RFF les points forts et les points faibles qu'ils décèlent sur les différentes hypothèses de tracé. Considérant que chaque acteur peut apporter une expertise dans son domaine de compétences, l'analyse fournie pouvait enrichir les temps de qualification et de comparaison par domaine.

Objectifs	communs aux GT6, 7 et 9
	<ul style="list-style-type: none"> présenter les hypothèses de tracés que RFF soumet à la comparaison après l'avis des commissions consultatives, en rappelant au besoin sa « genèse » recueillir les perceptions des acteurs dans leur domaine de compétences et/ou de sensibilité sur les points faibles et les points forts des différentes hypothèses de tracés (analyse absolue) présenter la méthodologie de comparaison des hypothèses de tracés
	spécifique aux GT7 : faire état de l'avancement des investigations écologiques (au 1er janvier 2011) et des études paysagères
Invitation des membres / Transmission préalable de documents	Par courriel de RFF, nominativement, mi-décembre, avec les documents transmis pour la consultation du public, lesquels présentant toutes les hypothèses envisagées à cette date. Relance par courriel l'ordre du jour précis, mi-janvier, avec les documents transmis aux membres des commissions consultatives
Animation	18 réunions entre le 31 janvier et le 8 février 2011
Remise de documents	Avec le compte-rendu des GT7 <ul style="list-style-type: none"> Note sur l'état d'avancement des investigations écologiques Note sur les études paysagères
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés

* GT6 : enjeux fonciers et patrimoniaux / GT7 : environnement / GT9 : infrastructures linéaires et réseaux

Remarques	Sollicitations post-réunion RFF a demandé aux membres des GT6, 7 et 9 de bien vouloir transmettre leurs contributions pour enrichir la comparaison des hypothèses de tracé avant la fin du mois de février 2011.
-----------	--

Les commissions consultatives

Session plénière de présentation aux membres des commissions consultatives (fin avril à fin mai 2011)

Avant d'initier un temps d'échanges sur les résultats de l'analyse comparative, RFF a considéré qu'un temps d'information préalable était nécessaire. Une session plénière réunissant tous les élus membres de chaque commission consultative départementale a été organisée. Les objectifs étaient de présenter de manière concrète et explicite l'application de la méthode de comparaison et de délivrer les principaux arguments de la préconisation de RFF.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les résultats de l'analyse comparative et la préconisation de RFF Préciser le calendrier de la concertation jusqu'à la réunion du Comité de Pilotage de juin 2011 Répondre aux questions sur la méthode de comparaison
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Animation	5 réunions entre le 21 avril et le 13 mai 2011
Remise de documents	<p>En séance</p> <ul style="list-style-type: none"> un support numérique (CD-Rom) contenant : <ul style="list-style-type: none"> les planches au 1/10000^{ème} des hypothèses de tracé à comparer, la légende explicative de ces planches, le dossier de comparaison des hypothèses de tracé par secteur le guide de lecture. un dossier imprimé contenant : <ul style="list-style-type: none"> le dossier de comparaison des hypothèses de tracé par secteur le guide de lecture.
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Contenu du support numérique
Remarques	Sollicitations post-réunion RFF a demandé aux élus de bien vouloir organiser des temps de travail au sein de leurs communes ou de leur intercommunalité.

Sessions plénières de présentation aux membres des groupes de travail (fin avril / début mai 2011)

Comme à l'égard des élus, un temps d'information collectif a été organisé auprès des membres des groupes de travail (et des associations de riverains), afin de mutualiser ce temps de présentation des résultats de l'analyse comparative. Il s'agissait d'inviter les membres de ces groupes à faire part de leur réaction vis-à-vis du résultat de la comparaison, au regard notamment de leur première analyse conduite en février.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les résultats de l'analyse comparative et la préconisation de tracé à approfondir Préciser le calendrier de la concertation jusqu'à la réunion du Comité de Pilotage de juin 2011 Répondre aux questions sur la méthode de comparaison
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Animation	6 réunions entre le 21 avril et le 4 mai 2011
Remise de documents	<p>En séance, support numérique (CD-Rom) contenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> les planches au 1/10000^{ème} des hypothèses de tracé soumises à la comparaison, la légende explicative de ces planches, le dossier de comparaison des hypothèses de tracé par secteur le guide de lecture.
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Contenu du support numérique
Remarques	Sollicitations post-réunion RFF a demandé aux membres des groupes de travail de bien vouloir faire part de leur réaction avant la fin du mois de mai 2011.

Sessions de commissions consultatives de fin mai et début juin 2011

Conclusion de cette phase de concertation et d'études, les élus des territoires concernés, réunis en commission consultative sous l'égide du Préfet, ont été invités à donner leur avis sur l'hypothèse que RFF propose au Comité de pilotage après concertation.

Objectifs	<p>communs à tous les départements</p> <ul style="list-style-type: none"> recueillir l'avis des élus sur la proposition de RFF relative à l'hypothèse de tracé à approfondir préciser le planning des études et de la concertation jusqu'au choix du tracé proposé à la décision du Ministre informer sur l'état d'avancement des études relatives aux fonctionnalités de chaque territoire <p>spécifique en Lot-et-Garonne : communiquer le résultat des études de desserte de la gare nouvelle d'Agen</p> <p>spécifique en Haute-Garonne : communiquer le résultat des études complémentaires sur la faisabilité de tracés au sein des fuseaux alternatifs entre Campsas et le sud de Saint-Jory</p>
Invitation des membres	par courrier du Préfet, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour.
Transmission préalable de documents	Par courriel/courrier de RFF, au moins 8 jours avant la date de réunion <ul style="list-style-type: none"> Synthèse de la concertation, incluant les résultats de la concertation et la proposition de RFF Dossier de synthèse par tronçons (tronc commun, Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Toulouse)
Animation	<p>10 réunions entre le 27 mai et le 13 juin 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> à l'initiative du Préfet du Tarn-et-Garonne, la commission consultative a été scindée en 4 sous-groupes territoriaux, qui se sont réunis le 31 mai, les 6, 8 et 10 juin en Haute-Garonne et en Gironde, le 1^{er} juin dans les Landes et en Lot-et-Garonne (en 2 groupes successifs), le 6 juin dans les Pyrénées-Atlantiques, le Préfet n'a pas réuni la commission, dans l'attente de la publication du rapport d'audit du CGEDD sur les prévisions de trafic de RFF
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés

Le collège des acteurs locaux

Le collège des acteurs locaux s'est réuni les 16 juin 2011 pour exprimer son avis sur la démarche de concertation conduite lors de l'étape 2, comme avant chaque réunion du Comité de pilotage. Il a validé le bilan de concertation de l'étape 1 et a formulé un certain nombre de remarques dont un besoin d'explications sur les sujets suivants :

- aspects socio-économiques du GPSO, les impacts du projet sur la consommation énergétique des trains à grande vitesse, et à terme sur les prix des billets de train ;
- situation du projet par rapport aux études en cours sur le projet de desserte du Béarn et de la Bigorre (études en parallèle avec un Comité de pilotage spécifique).

➤ [Annexe : Synthèse et avis du Collège des acteurs locaux \(juin 2011\)](#)

La concertation de proximité entre février et juin 2011

Des réunions avec les élus des collectivités intercommunales ont été organisées, avec pour objectifs de :

- recueillir leurs remarques sur les résultats de l'analyse comparative ;
- expliquer et détailler les arguments objectifs conduisant à la préconisation de RFF ;
- recenser les hypothèses de tracé privilégiées par les communes, ainsi que les pistes d'optimisation d'ores-et-déjà envisagées.

Par souci de pédagogie, d'accès optimisé à l'information et à la compréhension, RFF a présenté lors de ces réunions de proximité les films permettant une visualisation en 3 dimensions de chaque hypothèse de tracé.

Les trois collectivités (Nive-Adour, Errobi, Sud Pays Basque) au sud de Bayonne n'ont pas souhaité participer à cette concertation de proximité, refusant le principe d'une concertation au Pays Basque.

Le dispositif de consultation du public lors du 3^e temps (9 au 21 mai 2011)

L'objectif de ce 3^e temps de consultation était de recueillir, par secteur, l'avis du public sur les résultats de l'analyse comparative des hypothèses de tracé et sur la préconisation de RFF d'étudier par la suite l'une de ces hypothèses de tracé. Pour ce temps important de la démarche d'élaboration du projet, RFF a ainsi permis aux habitants de donner leur avis sur le choix du futur tracé. Les modalités de mise en œuvre sont similaires aux premiers temps de consultation.

Trois questions ont été posées aux participants à cette consultation, elles sont précédées d'un propos essentiel précisant la place de la préconisation dans les temps de concertation : « *Au terme de l'analyse comparative tous domaines confondus et dans l'attente des apports de la consultation et de la concertation avec les élus, RFF considère que l'hypothèse de tracé Hxxx est la plus favorable pour le secteur XXX.* ».

Les trois questions sont :

- êtes-vous d'accord avec cette analyse ?
- si non pour vous, quelle est l'hypothèse la plus favorable ?
- pour quels motifs : environnementaux, fonctionnels, économiques ?

Pour répondre à ces questions, une compréhension des résultats de l'analyse comparative était indispensable. Les dossiers de comparaison et leurs annexes garantissaient un accès exhaustif aux données d'études. L'exhaustivité et la technicité de ces informations ont conduit à produire des dossiers « complexes », mais ces dossiers reflètent bien la complexité d'un travail de comparaison objectivement et sans a priori.

Un guide de lecture a été rédigé afin de permettre au lecteur :

- de « décoder » les informations délivrées à chaque page du dossier ;
- de suivre les étapes de la comparaison des hypothèses.

6937 avis ont été adressés à RFF. 336 avis ayant été jugés nuls, ce sont 6601 avis qui ont été analysés. 87% des avis sont similaires et principalement localisés dans les Pyrénées-Atlantiques. Ils expriment la même position de refus de nouvelles lignes au profit d'un aménagement des lignes existantes. 13% environ des avis (soit 812 avis) portent sur l'objet de la consultation, dont 61% ont été adressés par voie électronique.

➤ [Annexe : Bilan du 3etemps de consultation du public sur le tracé](#)

3.3.2. LES OUTILS D'INFORMATION POUR ACCOMPAGNER LA CONCERTATION ET LA CONSULTATION

RFF a assuré une information continue via le site Internet gpso.fr régulièrement mis à jour. Ce vecteur d'information conserve la mémoire du projet, en centralisant la documentation. Des publications ponctuelles ont accompagné la concertation durant cette étape.

Le travail de représentation en 3D des hypothèses de tracé s'est poursuivi. En avril 2011, la modélisation a concerné toutes les hypothèses de tracé retenues en commission consultative au début de l'année 2011. Plus précis dans leur rendu, ces films d'animation 3D représentaient les zones de déblais/remblais, ouvrages d'art, plateforme ferroviaire et principes de rétablissements de communication envisagés. Comme pour les premiers films, les premières secondes permettaient d'avoir une vision d'ensemble du territoire concerné puis la suite du film permettait un « parcours » plus lent de l'hypothèse de tracé. Elles ont été présentées également aux élus en réunions de concertation de proximité.

La quasi-totalité du linéaire des lignes nouvelles a été modélisé et mis en ligne sur internet (www.gpso.fr), à l'exception de certains longs passages forestiers (20% du linéaire).

L'ensemble des documents produits dans le cadre du troisième temps sont listés ci-dessous :

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Mars 2011	Flash Infos n°12	Mail	Présentation des films d'animation 3D sur le futur projet
Mars 2011	Fiche thématique	Totem GPSO	Pour un aménagement et un développement durables des territoires
Avril 2011	Lettre d'information n°9	Boites lettres 300 000 ex	Point d'étape après le 3 ^e temps de consultation du public
Avril 2011	Fiche thématique	Totem GPSO	Lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes
Avril 2011	Fiche thématique	Totem GPSO	Biodiversité et infrastructures : RFF s'engage, innove et partage
Mai 2011	Flash Infos n°13	Mail	3 ^e temps de consultation du public
Mai 2011	Brochure « les modalités de la consultation du public »	Totem GPSO	Informations pratiques pour participer au 3 ^e temps de la consultation du public
Mai 2011	Dossier de comparaison des hypothèses de tracé et son guide de lecture	Totem GPSO	Explications sur les enjeux du territoire, les différentes hypothèses de tracé et le tracé préconisé par RFF
Mai 2011	Microsite de la consultation	site gpso.fr	Actualisation du site pour la participation au 3 ^{ème} temps de la consultation du public
Juin 2011	Lettre d'information n°10	Boites lettres 300 000 ex	Réflexions sur les hypothèses de tracés Bilans des consultations publiques

3.3.3. LE COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION

En étape 2, les garants ont continué à assister à de nombreuses réunions de concertation, et à répondre aux demandes et sollicitations des acteurs et du public.

Comme à chaque réunion du collège des acteurs locaux, les garants rendent compte de leur activité à la fois par un compte-rendu écrit et par une prise de parole en réunion avec remarques et suggestions pour la suite du projet.

En juin 2011, les garants ont observé une montée en puissance du dispositif de concertation. Ils font état de constats, entre autres :

- sur l'amélioration de l'organisation et des productions des réunions (comptes rendus plus complets, diffusion rapide...),
- sur l'appropriation difficile du projet par les collectivités territoriales,
- sur des stratégies d'opposition affirmées, en particulier au Pays basque,

et font des suggestions, comme mieux prendre en compte les effets internationaux du GPSO, développer l'offre ferroviaire régionale pour les voyageurs, ou encore anticiper le nouveau développement territorial.

➤ [Annexe : Compte rendu des garants de la concertation \(juin 2011\)](#)

3.3.4. LA MISSION DU CGEDD SUR LES TRAFICS

En août 2010, le Gouvernement a confié au CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) une nouvelle mission visant à « préciser les projections de trafics associées à la réalisation des projets, notamment dans le cadre du développement des réseaux transeuropéens », considérant que « les fondements des projets ne sont pas toujours compris, qu'il s'agisse des trafics attendus sur les lignes nouvelles ou des rapports entre les lignes existantes et les lignes nouvelles ». Elle demande au CGEDD de fournir un rapport constituant « un examen transparent afin de tendre vers une vision partagée de l'apport de la grande vitesse et des perspectives d'évolution du fret ferroviaire sur les territoires concernés ».

Remis en mai 2011, le rapport comporte deux parties, portant tout d'abord sur les hypothèses et résultats des différents travaux de projection des trafics, puis sur l'horizon de mise en service de la ligne nouvelle ferroviaire mixte dans le Pays basque.

Ce rapport décrit le contexte économique dans lequel les transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises sont susceptibles d'évoluer au sein du périmètre du GPSO, avec un focus sur le corridor basque.

Il conclut au développement d'une situation de saturation entre 2027 et 2035, sous l'effet du transport de marchandises et du transport de voyageurs à courte distance. « La mission a examiné si les méthodes et les données retenues par RFF pour ses nouvelles études de trafic pouvaient comporter des biais systématiques de surestimation des besoins. Tel n'est pas le cas, et l'examen auquel il a été procédé conduit à penser que les estimations présentées doivent être considérées comme prudentes. » Dans la mesure où l'impossibilité d'élargir la ligne actuelle a été actée, le rapport aboutit à la recommandation de mettre en service une ligne nouvelle mixte « avant que le trafic ferroviaire de marchandises devienne incompatible avec les autres usages de la ligne actuelle ». Il souligne aussi l'intérêt de réaliser cette nouvelle infrastructure suffisamment tôt, de manière à « épargner des nuisances aux riverains de la ligne actuelle ».

Le 21 juin 2011, le Préfet de région Aquitaine (Préfet coordonnateur) en a présenté les conclusions aux élus concernés du Pays basque.

3.3.5. LES PRINCIPAUX APPORTS DE LA CONCERTATION ET DE LA CONSULTATION

Concernant les hypothèses de tracé soumises à la comparaison et la méthode de comparaison

Les hypothèses de tracés retenues à l'issue des commissions consultatives de janvier pour être soumises à la comparaison n'ont pas été remises en cause.

Durant cette phase de concertation, RFF et les acteurs des territoires ont chacun développé leur argumentation. RFF s'est attaché à expliquer sa méthode de comparaison, l'objectivité de sa méthode et le résultat de la comparaison entre toutes les hypothèses ; les acteurs locaux développant très souvent un argumentaire en faveur d'une hypothèse ou en défaveur d'une autre hypothèse. La méthode de comparaison développée par RFF a constitué une base de discussion rationnelle intégrant 3 domaines indissociables : environnement, fonctionnalités, technique/coûts.

Malgré sa complexité, cette méthode n'a pas été remise en cause. Le principal grief formulé par certains acteurs locaux était que cette méthode ne discriminait pas assez « environnement humain » et « environnement naturel ».

Vis-à-vis des hypothèses de tracés et de la méthode de comparaison, la consultation du public les a porté à la connaissance des habitants des territoires concernés et a permis de recueillir 812 avis portant sur l'objet de la consultation (sur un total de 6601 avis).

Les avis exprimés ont permis à RFF d'appréhender davantage les attentes et préoccupations du public, en particulier la prise en compte de la protection de l'environnement humain dans la conception des deux lignes nouvelles, les acquisitions foncières et les mesures d'insertion.

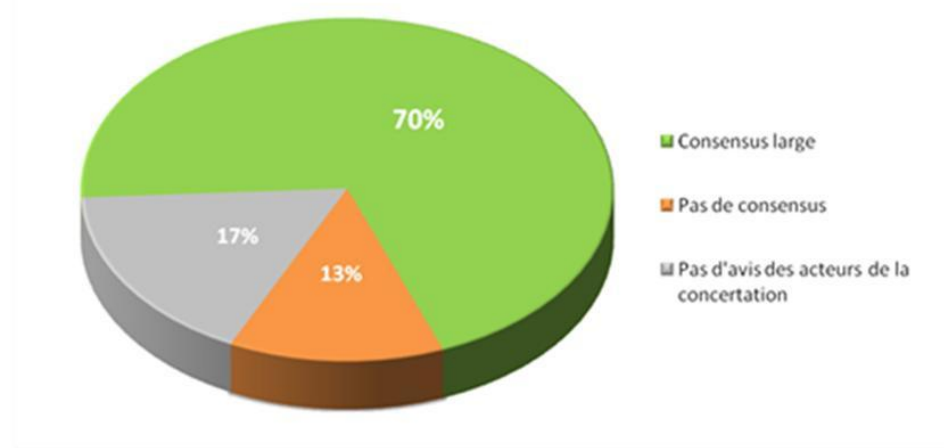
Des suggestions ont également été formulées pour ajuster les hypothèses de tracé proposées et pour les mesures d'insertion environnementale.

Ces apports attestent de la complémentarité entre le dispositif de dialogue avec les élus et les acteurs socio-économiques et la consultation du public.

Concernant les hypothèses de tracé proposées au Comité de pilotage

La capacité d'écoute et d'argumentation a été intense et réciproque durant cette phase de concertation. Les échanges en commissions consultatives déterminant les propositions au Comité de Pilotage en sont la preuve : dans 70% des secteurs, il y a eu consensus entre RFF et les acteurs de la concertation sur l'hypothèse de tracé à optimiser. Dans 17% des secteurs, les acteurs de la concertation n'ont pas exprimé d'avis, essentiellement au Pays Basque. Dans 13% des secteurs, en l'absence de consensus, le Comité de Pilotage a jugé que des études et une concertation complémentaires s'avéraient nécessaires avant de conclure.

Conclusion des échanges entre les acteurs de la concertation et RFF au sujet de l'hypothèse de tracé à proposer au Comité de Pilotage en vue de son optimisation



La genèse de l'hypothèse de tracé proposée au Comité de pilotage de juin 2011 constitue un indicateur intéressant de la productivité de la démarche conduite. Grâce aux échanges développés depuis octobre 2010 entre RFF et les acteurs des territoires : 40% du tracé à optimiser a été « co-conçu » :

- 6 hypothèses nouvelles ont été retenues ;
- 7 hypothèses de RFF ajustées par la concertation sont également retenues.

Concernant les 16 secteurs où l'hypothèse de tracé retenue en juin 2011 est celle proposée initialement par RFF en octobre 2010, il importe de rappeler qu'elles avaient fait l'objet d'un consensus large entre RFF et les acteurs de la concertation.



Apports de la concertation sur les hypothèses de tracé retenues en vue d'une optimisation

3.4. LE 4^E TEMPS : OPTIMISATION D'UN TRACÉ ET LA DETERMINATION DES MESURES D'INSERTION (JUILLET 2011 – JANVIER 2012)

L'optimisation et l'insertion territoriale d'une hypothèse de tracé, au sein du fuseau de 1000 mètres, choisi par le Comité de pilotage, constituent la quatrième et dernière séquence du processus d'études visant à la détermination du meilleur tracé.

Les phases de concertation, de consultation et d'études ont été conduites en même temps.

Objectif : améliorer l'insertion du tracé

Cette séquence d'études avait pour but d'approfondir les études et d'optimiser un tracé. Ces études ont précisé les mesures d'insertion environnementales : conception des ouvrages, rétablissements de circulation et de services, protections acoustiques et visuelles à prévoir, le Comité de pilotage ayant insisté sur la nécessité de tenir compte des enjeux locaux touchant en particulier les habitants des zones traversées.

La concertation territoriale et la consultation ont porté sur l'optimisation du tracé et sur la détermination des meilleures mesures d'insertion environnementale.

Les temps de la concertation ont été les suivants :

- un temps d'information sur le tracé validé à l'issue de la réunion du Comité de pilotage ;
- un temps d'échanges sur un tracé intégrant une première série d'optimisations géométriques (en plan et en profil) suivi d'un temps d'appel à contributions ;
- un temps d'échanges sur un tracé intégrant une seconde série d'optimisations géométriques et sur les mesures d'insertion associées.

Pour certains secteurs du Pays basque, à l'est d'Agen et à Auvillar, les conditions de réalisation de ces lignes nouvelles restaient à préciser. Des modalités de concertation spécifiques ont complété et/ou se sont substituées au dispositif commun.

L'avis des commissions consultatives sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion constitua le terme de cette étape de concertation. Le tracé proposé par RFF et les mesures d'insertion ont été soumis à une nouvelle réunion du Comité de pilotage le 9 janvier 2012.

3.4.1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION TERRITORIALE

Chiffres-clé du 4^e temps :

14 réunions de commissions consultatives
40 réunions des groupes de travail GT 6, 7, 9
1 réunion du collège des acteurs locaux

Les groupes de travail de juillet et septembre 2011

Session de juillet 2011

Le tracé validé par le Comité de pilotage le 23 juin 2011 présente de nombreuses interceptions de réseaux (routiers, électriques, hydrauliques...). Le rétablissement de ces réseaux peut générer un fort impact sur les communes concernées. RFF a donc décidé d'engager une concertation spécifique, qui avait pour but de réunir les services œuvrant sur les réseaux et les collectivités.

La composition initiale des groupes de travail « Infrastructures linéaires et réseaux », (GT9) a donc été modifiée : les communes ont été invitées et des sous-groupes départementaux ont été constitués pour permettre des échanges efficaces sur tout le périmètre du GPSO. Les gestionnaires des grands réseaux ont été rencontrés individuellement par RFF, dans la mesure où le niveau d'interception de leur réseau par le tracé est faible.

L'enjeu de rétablissement étant dimensionnant pour le tracé et les mesures d'insertion, il explique la tenue des GT9 au lendemain de la réunion du Comité de Pilotage. Les membres des groupes de travail « Enjeux fonciers et patrimoniaux » (GT6) et « Environnement » (GT7) ont été destinataires des cartes de tracé en plan et des profils en long du tracé intégrant les premières propositions d'optimisations du tracé validé. L'ensemble de ces acteurs a été invité à transmettre à RFF toutes demandes d'optimisations complémentaires, dans le cadre d'un appel à contributions organisé entre début juillet et mi-août 2011.

Objectifs	<p>spécifiques aux GT9 + élus :</p> <ul style="list-style-type: none"> Présenter le tracé validé à l'issue de la réunion du Comité de Pilotage et détailler les premières optimisations géométriques (en plan et en profil) Présenter les principes de rétablissements pour tous les franchissements, y compris pour la faune et randonnée : axe et position (dessus/dessous) Recueillir les contributions des participants sur le tracé et les rétablissements communs aux membres des GT6, 7 et 9 : Informer via une plateforme de téléchargement du tracé avec les premières optimisations géométriques (en plan et en profil) solliciter des contributions écrites pour optimiser le tracé.
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Transmission préalable de documents	Documents relatifs au tracé validé par le Comité de Pilotage via une plateforme de téléchargement

Animation	14 réunions entre le 29 juin et le 5 juillet 2011 pour la thématique « Infrastructures linéaires et réseaux » (GT9)
Remise de documents	Documents relatifs au tracé avec les premières optimisations géométriques via une plateforme de téléchargement
Remarques	Sollicitations post-réunion RFF a demandé aux membres des GT6, 7 et 9 de bien vouloir transmettre leurs contributions pour optimiser le tracé avant mi-août 2011.

Session de septembre 2011

Considérant les échanges du mois de juillet et les contributions variées formulées par les collectivités, RFF a poursuivi le travail d'optimisation du tracé et parallèlement d'insertion environnementale de ce tracé. Concernant les rétablissements, RFF a maintenu le dispositif créé en juillet : composition « hybride » des GT9 et travail à l'échelle de quelques intercommunalités (et non départementale).

Objectifs	<p>communs aux membres des GT6, 7 et 9 :</p> <ul style="list-style-type: none"> présenter le tracé en cours d'optimisation et les mesures d'insertion environnementale détailler les nouvelles optimisations géométriques (en plan et en profil) <p>spécifiques aux GT9 + élus :</p> <ul style="list-style-type: none"> présenter les détails de rétablissements pour tous les franchissements, y compris pour la faune et randonnée : axe et position (dessus/dessous), entrées en terre recueillir les contributions des participants sur le tracé en cours d'optimisation et sur les rétablissements précisés <p>spécifique aux GT6 et 7 : recueillir les remarques et contributions des participants sur le tracé et les mesures d'insertion</p>
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Animation	16 réunions entre le 13 au 19 septembre 2011 pour la thématique « Infrastructures linéaires et réseaux » (GT9) 10 réunions entre le 13 au 23 septembre 2011
Remise de documents	Note technique sur les caractéristiques géométriques et structurelles des voiries rétablies (GT9) Documents relatifs au tracé avec les secondes optimisations géométriques (en plan et en profil) et les mesures d'insertion via une plateforme de téléchargement (GT6, 7 et 9)
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Diaporamas (sauf GT9), relevés de conclusions validés

Modalités spécifiques de concertation complémentaire pour le choix du tracé à approfondir

Dans 4 secteurs, le Comité de pilotage du 30 juin 2011 a jugé que des études et une concertation complémentaires s'avéraient nécessaires avant de conclure au choix du tracé à approfondir :

- dans les Pyrénées-Atlantiques, dans le secteur des communes de Bariatou et Urrugne, et dans le secteur des communes d'Arcangues, Ustaritz et Villefranque ;
- dans le Lot-et-Garonne, sur les communes de Boé, Moirax et Layrac ;
- en Tarn-et-Garonne, sur les communes de Saint-Loup, Saint-Cirice, Auvillar et Saint-Michel.

Des études complémentaires ont été conduites pour préciser les conditions de réalisation de chacune de ces hypothèses. La concertation a concerné les élus des collectivités locales et les services de l'Etat compétents.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, elle a été conduite sous l'égide du Préfet.

En Lot-et-Garonne et en Tarn-et-Garonne, cette concertation particulière a été conclue par une commission consultative. Un comité territorial du lot 2 s'est réuni le 18 novembre 2011 pour valider les études et saisir le Comité de pilotage sur la proposition de RFF.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter les conclusions des études complémentaires • Présenter les résultats de l'analyse comparative et la proposition de RFF pour le tracé à approfondir
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Animation	<p>2 commissions consultatives</p> <ul style="list-style-type: none"> • le 26 septembre en Tarn-et-Garonne • le 14 novembre en Lot-et-Garonne

Animation	12 réunions entre le 16 novembre et 2 décembre 2011
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés

Le collège des acteurs locaux

Le collège des acteurs locaux s'est réuni le 13 décembre 2011 pour exprimer son avis sur la démarche de concertation conduite lors de l'étape 2, comme avant chaque réunion du Comité de pilotage. Il a validé les bilans provisoires de la concertation de l'étape 2 et de la consultation du public, et fait part de ses inquiétudes ou demandes :

- inquiétude liée à l'opposition au Pays basque sur l'avancée du projet ; il demande à RFF de répondre aux arguments des opposants du Pays basque et de donner des informations précises sur les prévisions de trafic et à l'Etat d'expliquer la politique de transfert modal que la France et l'Espagne entendent mener ;
- inquiétude sur la question du financement du projet ;
- inquiétude sur la nécessaire anticipation du projet dans l'aménagement du territoire et sa prise en considération dans les documents de planification (type SCOT, PLU...) ;
- opposition à la proposition de RFF pour le raccordement TER entre la gare existante et la gare nouvelle sur la commune de Roquefort, en raison des acquisitions foncières importantes ;
- veiller à la qualité des protections phoniques dans les zones urbanisées ;
- créer au plus vite la troisième voie indispensable qui, utilisée par les circulations ferroviaires classiques dans un premier temps, permettra une meilleure acceptabilité de la LGV pour les habitants de sud Gironde et au-delà.

➤ [Annexe : Synthèse et avis du Collège des acteurs locaux \(décembre 2011\)](#)

Les commissions consultatives de novembre/décembre 2011

Les élus des territoires concernés ont été réunis en commission consultative sous l'égide du Préfet de département, ils ont été invités à donner leur avis sur le tracé optimisé et les mesures d'insertion associées.

Objectifs	<p>communs à tous les départements</p> <ul style="list-style-type: none"> • présenter les services proposés par le projet GPSO • présenter le tracé optimisé et les mesures associées tels qu'ils seront proposés à la réunion du Comité de Pilotage de janvier 2012 • recueillir l'avis des élus sur la proposition de RFF relative aux services et au tracé optimisé • préciser le planning prévisionnel des études et de la concertation
Invitation des membres	Par courrier du Préfet, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour.

La concertation dans les Pyrénées-Atlantiques sous l'égide du Sous-préfet de Bayonne

Face au refus d'une grande partie des élus des Pyrénées-Atlantiques de dialoguer avec RFF sur les hypothèses de tracé et de se réunir au sein de commissions consultatives, le Préfet coordonnateur du GPSO a proposé aux maires de dialoguer avec l'Etat sur le projet qui serait proposé à la décision du ministre. Il a mandaté le Sous-préfet de Bayonne pour organiser ces échanges. Entre octobre et décembre 2011, tous les maires ou leurs représentants ont été rencontrés, en présence de RFF, au moins une fois soit dans le cadre de réunions à l'échelle d'une intercommunalité, soit dans le cadre d'une réunion en bilatéral.

Bien que les élus aient rappelé leur opposition à un projet de ligne nouvelle au Pays basque, ils ont pu émettre des observations sur les hypothèses de tracé. Celles-ci ont été prises en compte et ont conduit

à des modifications des hypothèses en plusieurs endroits : Mouguerre, Villefranque, Arcangues, Saint Jean de Luz, Biriadou.

Les hypothèses de tracé présentées au Comité de pilotage du 9 janvier 2012 et approuvées par la décision ministérielle du 30 mars 2012 intègrent les apports de cette concertation encadrée par l'Etat dans les Pyrénées-Atlantiques.

Le dispositif de consultation du public lors du 4^e temps (octobre-décembre 2011)

Le quatrième temps de consultation du public a eu lieu à l'automne 2011. Les modalités logistiques et pratiques sont similaires aux autres temps de consultation, cependant elles ont varié suivant les départements. Ainsi le calendrier a été le suivant :

- du 10 au 29 octobre 2011 dans les départements de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne ;
- du 21 novembre au 3 décembre 2011 dans les Pyrénées-Atlantiques.

L'objectif de ce 4^e et dernier temps de consultation était de recueillir, par secteur, l'avis du public sur les mesures envisagées pour protéger l'environnement, l'habitat et pour réduire ou compenser les impacts occasionnés :

- construction d'ouvrages d'art (pont, viaduc ou tunnel) ;
- rétablissements des circulations (voiries, pistes et autres réseaux, passage faune...) ;
- protections acoustiques ;
- protections visuelles (modèle paysager).

Pour ce faire, **les questions posées** aux participants de cette consultation étaient les suivantes :

- « Que pensez-vous des mesures d'insertion proposées ?
- Selon vous, y aurait-il d'autres mesures à prévoir pour insérer le mieux possible le projet de ligne nouvelle dans votre territoire ? ».

Pour répondre à ces questions, RFF avait mis à disposition un cahier de cartes par département. Afin de favoriser la compréhension, les cartes ont été établies sur des vues aériennes récentes. Une légende précisant les symboles a été associée pour faciliter le repérage des éléments caractéristiques de territoire, du tracé et des mesures d'insertion environnementale.

Pour cette consultation, **5834 avis ont été adressés à RFF**. 205 avis ayant été jugés nuls, ce sont 5629 avis qui ont été analysés. 97% des avis sont similaires et principalement localisés dans les Pyrénées-Atlantiques. Ils expriment la même position de refus de nouvelles lignes au profit d'un aménagement des lignes existantes. 3% environ des avis (157 avis) portent sur les questions posées aux habitants.

Ce sont les mesures mises en œuvre pour protéger les habitations du bruit et des vibrations qui ont suscité le plus d'avis. Il est demandé à RFF de porter une attention particulière aux protections acoustiques. Viennent ensuite l'insertion paysagère des deux lignes nouvelles et le rétablissement des voies de circulation. Les lignes nouvelles devront être le mieux insérées possible, surtout dans les

zones de paysage remarquable. Il est demandé que les aménagements paysagers protègent également du bruit : la hauteur des merlons doit être prévue dans ce sens.

Le traitement des ouvrages d'art, en particulier des viaducs, a fait également l'objet de propositions. De nombreux avis expriment enfin la nécessité de maintenir un maximum de liaisons de part et d'autre de la ligne nouvelle.

Enfin, dans certains secteurs, plusieurs ajustements du tracé ont été suggérés afin de s'éloigner au maximum des habitations et du patrimoine culturel et naturel des territoires.

➤ [Annexe : Bilan du 4^e temps de consultation du public sur le tracé](#)

Les consultations menées par les Préfets de région

Conformément à la décision du Comité de pilotage du 23 juin 2011, les deux Préfets de région ont procédé à une consultation officielle relative à la fin de l'étape 2 des études. Cette consultation a concerné :

- les collectivités membres des commissions consultatives :
 - en Aquitaine, avec un premier envoi en juillet 2011 pour la Gironde, les Landes et le Lot-et-Garonne, puis un second en septembre 2011 pour les Pyrénées-Atlantiques,
 - en Midi-Pyrénées, avec un envoi en juillet 2011 pour le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne ;
- les parlementaires, acteurs socio-économiques, associations, services et établissements publics de l'Etat.

Le résultat de ces consultations est venu nourrir les réflexions sur la poursuite de la mise au point du projet en fin d'étape 2, ainsi que les prises de position de l'Etat lors du Comité de pilotage du 9 janvier 2012.

La mise en place d'un Observatoire des trafics

Le 31 août 2011, le Préfet d'Aquitaine a annoncé la création d'un Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontalières dans les Pyrénées-Atlantiques, figurant parmi les recommandations du CGEDD (chapitre 3.34) et suite aux suggestions des garants en fin d'étape 1. Cet Observatoire, mis en place à Bayonne le 14 novembre et auquel les élus et acteurs locaux ont été associés, est conçu comme un espace de transparence, de concertation et de dialogue permettant d'apprécier et de faire partager l'évolution des trafics transfrontaliers, en particulier ferroviaires, pour éclairer les conditions et le calendrier de réalisation de la ligne nouvelle. « Cela ne veut pas dire qu'on attendra que la ligne existante soit saturée pour réfléchir à une ligne nouvelle mais, pour autant, personne ne comprendrait qu'on décide d'un investissement public aussi majeur sans s'être assuré que l'évolution des trafics le justifie » avait déclaré le Préfet.

Plusieurs réunions (plénière et/ou comité scientifique) sont prévues en 2012 pour continuer les échanges, sous la présidence du Sous-préfet de Bayonne.

Une visite sur la LGV Rhin-Rhône début novembre 2011

RFF a invité le 9 novembre les élus des communes spécifiquement concernées par des ouvrages d'art remarquables sur les six départements du GPSO, à visiter une section de la branche LGV Rhin-Rhône. En complément de la visite sur la LGV Est Européenne en 2010, cette visite a permis à une quinzaine d'élus de voir des exemples concrets d'ouvrages d'art (viaduc, tranchée couverte et tunnel) sur une LGV quelques semaines avant sa mise en service (décembre 2011). Cette visite a également été l'occasion pour les élus du Sud-Ouest et de rencontrer des élus francs-comtois, des régions de Belfort et Montbéliard, qui ont vécu les conditions de réalisation de ce projet.

Les 1ères rencontres Initiatives des territoires

Convaincu qu'un territoire profitera d'autant mieux du GPSO qu'il s'y sera préparé, RFF a souhaité impulser une démarche innovante : identifier et aider des projets qui seraient facilités, stimulés ou conditionnés par l'arrivée de la LGV et dont les retombées seront bénéfiques pour l'ensemble du territoire concerné.

RFF a rencontré une centaine d'acteurs locaux (chambres consulaires, syndicats professionnels, entrepreneurs privés, collectivités locales, associations, ...) afin d'identifier des « pistes d'aménagement ou de développement ». Dans le cadre de la mise au point du GPSO et du déroulement de la concertation avec les acteurs des territoires, RFF a décidé d'accompagner les porteurs de différents projets pour leur permettre de les rendre plus « visibles » vis-à-vis des décideurs et aménageurs du territoire.

L'organisation des 1ères Rencontres Initiatives des Territoires le 28 novembre 2011 à Bordeaux a été un exemple concret de cet accompagnement. En réunissant des acteurs économiques d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, RFF a favorisé la mise en relation des porteurs de projets avec des partenaires potentiels, le partage d'expérience et la valorisation de leur travail.

3.4.2. LES OUTILS D'INFORMATION POUR ACCOMPAGNER LA CONCERTATION ET LA CONSULTATION

Le travail de représentation en 3D des hypothèses de tracé s'est conclu par la mise en ligne des films d'animation 3D de l'hypothèse retenue par le Comité de pilotage sur le site Internet www.gpso.fr. Ils représentaient les zones de déblais/remblais, ouvrages d'art, plateforme ferroviaire et principes de rétablissements de communication tels qu'envisagés à l'issue du Comité de pilotage. La mise en ligne de ces films a été largement relayée par la presse locale.

L'édition en ligne du quotidien Sud Ouest proposait même de visionner ces vidéos directement depuis les articles consacrés aux conclusions de la réunion du Comité de pilotage.

Date	Outil d'information	Diffusion	Principaux contenus
Juin 2011	Lettre d'information n°10	Boites lettres 300 000 ex	Réflexions sur les hypothèses de tracés Bilans des consultations publiques
Juillet 2011	Flash Infos n° 14	Mail	Invitation des élus basques à débattre Informations sur la concertation, les tracés et les rencontres entre RFF et les représentants de l'Union européenne
Juillet 2011	Fiche thématique	Totem GPSO	Développement du fret : moins de camions sur les routes d'Aquitaine
Septembre 2011	Lettre d'information n°11	Boites lettres 300 000 ex	4 ^e et dernier temps de consultation du public sur le tracé
Septembre 2011	Repères Bordeaux-Toulouse	Tout public	Justification du tracé, gain de temps, respect de l'environnement, etc...
Septembre 2011	Repères Bordeaux-Espagne	Tout public	Justification du tracé, gain de temps, respect de l'environnement, etc.
Septembre 2011	Brochure GPSO : une biodiversité exceptionnelle	Site gpso.fr	Panorama de la faune et la flore rencontrées et respectées dans le développement du projet
Septembre 2011	Fiche thématique	Totem GPSO	Trafic voyageurs : 52 millions de passagers en 2020 dans le Sud-Ouest
Octobre 2011	Flash Infos n° 15	Mail	Nouvelle consultation publique Informations sur les nouvelles publications et sur la campagne de communication RFF
Octobre 2011	Brochure « Les modalités de la consultation du public »	Totem GPSO	Informations pratiques et utiles pour la participation du public
Octobre 2011	Cahier de cartes	Totem GPSO	Un cahier de cartes était proposé pour chaque département et présentait le tracé optimisé et les mesures d'insertion environnementale proposées par RFF
Octobre 2011	Microsite pour la consultation du public	site gpso.fr	Actualisation du microsite pour le quatrième temps de consultation
Novembre 2011	Lettre d'information n° 12	Boites lettres 300 000 ex	Point d'étape sur les dernières consultations, point sur le sommet économique du Grand Sud
Décembre 2011	Flash Infos n° 16	Mail	Bilan sur la réunion du collège des acteurs Compte rendu sur l'étape 2 de la concertation
Information diffusée après le Comité de pilotage du 2 janvier 2012			
Janvier 2012	Lettre d'information n°13	Boites lettres 300 000 ex	Tracé retenu par le Comité de pilotage

3.4.3. LE COMPTE-RENDU DES GARANTS DE LA CONCERTATION

En décembre 2011, les garants ont constaté que le projet commençait à être mieux compris. Ils ont observé une écoute plus attentive de la part des acteurs.

Concernant le public, les garants ont noté la montée en puissance de la consultation du public avec plusieurs temps organisés (sur le tracé et sur les gares) lors de l'étape 2. Pour eux, les résultats sont mitigés en termes d'apport de la participation du public au projet considérant que ces temps de consultation ont constitués surtout une tribune pour les opposants. Ils ont constaté que la concertation avait permis d'atténuer certaines tensions, par exemple à Bernos-Beaulac, Castelsarrasin, Montbartier ou Saint-Rustice. Il est donc nécessaire, selon eux, de poursuivre la concertation pendant la phase de préparation de l'enquête d'utilité publique.

Cette concertation pourrait porter sur les thèmes suivants : incidences locales du projet, rétablissements des accès de part et d'autre de la voie ferrée, insertion paysagère, alimentation électrique, bruit et protections acoustiques, bilan socio-économique des lignes nouvelles, coûts.

Les garants ont informé également le collège des acteurs locaux qu'ils souhaitent faire évaluer la démarche de concertation du GPSO mise en œuvre par RFF sur la période 2009-2011, en lien avec la CNDP. L'objectif est de mieux comprendre les apports et les limites de la démarche de concertation, afin de tirer des enseignements, pour RFF, du dispositif de concertation, et, pour la CNDP, du rôle et de la mission des garants.

➤ [Annexe : Compte rendu des garants de la concertation \(décembre 2011\)](#)

3.4.4. LES PRINCIPAUX APPORTS DE LA CONCERTATION ET DE LA CONSULTATION

Concernant les optimisations de tracé

Durant cette phase, la concertation a permis d'améliorer, de préciser et d'insérer du mieux possible le tracé dans les territoires ; la mobilisation des acteurs et de RFF a été forte. L'optimisation du tracé en plan et en profil a été engagée au lendemain de la réunion du Comité de pilotage, elle a été rapidement communiquée aux acteurs de la concertation. Ainsi, plusieurs cycles de concertation et d'études ont eu lieu. Près d'un tiers des communes a sollicité des optimisations géométriques (plan ou profil), la quasi-totalité de ces demandes a pu être intégrée dans la mesure où elles se sont avérées à la fois pertinentes et réalistes. Il semble que les habitudes de concertation ont permis de forger une capacité de dialogue et de « co-conception » efficace.

A l'issue du 4ème temps de consultation du public, les acteurs de la concertation ont suggéré à RFF plusieurs ajustements du tracé afin de s'éloigner au maximum des habitations et du patrimoine culturel et naturel des territoires.

Jusqu'à cette phase, les discussions portaient principalement sur des représentations du tracé en plan. Les visualisations 3D permettaient de présenter une approche du profil de la ligne. Lors de cette phase,

la présentation du profil en long de la ligne a permis d'ouvrir un nouveau champ de discussion et d'engager la réflexion sur l'insertion visuelle de la ligne. Sur plusieurs secteurs, notamment dans les zones de coteaux, le profil de la ligne a été fortement débattu.

Concernant les mesures d'insertion environnementale

La concertation sur les franchissements de réseaux et d'infrastructures linéaires a pu débuter juste après la réunion du Comité de Pilotage de juin 2011.

Les gestionnaires de réseaux et RFF ont échangé efficacement sur des enjeux locaux de rétablissements de circulations et de réseaux ; le format des réunions ayant été opportunément adapté pour répondre à cette problématique localisée.

Les études d'insertion foncière et de modélisation acoustique ont été engagées une fois les optimisations géométriques finalisées. De fait, les échanges sur ces thèmes ont été plus restreints. Toutefois, au cours des groupes de travail sur les enjeux fonciers et environnementaux, les principes d'insertion en la matière et leur application territoriale ont été présentés et précisés au gré des questions.

Les mesures d'insertion ont fait l'objet d'une consultation spécifique du public. Comme lors des autres temps de consultation, la proportion d'avis portant sur l'objet même de la consultation a été faible : 157 avis sur 5629.

Cependant, les enjeux d'insertion sont ceux qui ont suscité le plus d'expression ou de questions au cours des 2ème, 3ème et 4ème temps de consultation. Ce sont les mesures mises en œuvre pour protéger les habitations du bruit et des vibrations qui ont suscité le plus d'avis.

Il est demandé à RFF de porter une attention particulière aux protections acoustiques et d'installer un maximum d'écrans le long des lignes nouvelles ainsi qu'en sortie sud de Bordeaux.

Viennent ensuite l'insertion paysagère des deux lignes nouvelles et le rétablissement des voies de circulation. Il est demandé que les lignes nouvelles soient le mieux insérées possible, surtout dans les zones de paysage remarquable, et que les aménagements paysagers protègent également du bruit, la hauteur des merlons paysagers devant être prévue dans ce sens. Le traitement des ouvrages d'art, en particulier des viaducs, a fait également l'objet de propositions.

Des avis expriment enfin la nécessité de maintenir un maximum de liaisons pour garder les relations existantes pour aller de part et d'autre des lignes nouvelles.

Concernant les propositions de tracé consolidé et de mesures d'insertion

Au terme de cette phase d'optimisation, les positions de RFF et des acteurs de la concertation vis-à-vis des tracés restent inchangées.

Dans les secteurs où le consensus sur le tracé avait été large, les échanges sur son optimisation et son insertion ont été « productifs », les discussions ont visé davantage de précision, anticipant sur les études d'impact. Souvent elles ont abordé les questions de compensation. Les propositions de RFF ont majoritairement été validées. Des problématiques d'insertion d'ores-et-déjà relevées devront être traitées en étape 3.

Dans les secteurs où deux hypothèses nécessitaient des études et une concertation complémentaires, le clivage entre RFF et les acteurs des secteurs concernés reste marqué. Il s'agit notamment des secteurs d'Agen et d'Auvillar où chaque partie privilégie la même hypothèse qu'en juin 2011. Le tracé a été précisé dans les secteurs du Pays basque par des études complémentaires, à défaut d'avoir pu assurer une concertation aussi active que dans les autres territoires du GPSO.

3.5. L'AMENAGEMENT DES GARES EXISTANTES, DES GARES NOUVELLES ET DES HALTES (JUILLET 2011 – JANVIER 2012)

La détermination du programme d'aménagement de chaque gare et halte du GPSO est un objectif de l'étape 2 des études et de la concertation. RFF intègre sous le vocable « gare » : les gares nouvelles, les gares existantes, les haltes SRGV et les haltes TER.

Les études permettant de définir un pré-programme ont été précisées une fois que la réunion du Comité de pilotage de juin 2011 a retenu le tracé et donc les possibilités d'implantation des gares.

Les objectifs spécifiques de cette phase de concertation et d'études

Les questions de desserte des agglomérations et d'implantation des haltes et gares ont été largement débattues avant et pendant l'étape 1 du GPSO, seule la desserte d'Agen nécessitait des études complémentaires durant cette seconde étape. L'étape 1 avait notamment conclu à la nécessité de réaliser une gare nouvelle à Mont-de-Marsan et Montauban, et d'utiliser les gares existantes de Bayonne et de Dax, en opérant les aménagements et raccordements nécessaires.

Le choix de la localisation de la gare d'Agen a constitué un premier objectif de concertation et d'études, notamment par rapport à l'accessibilité routière et ferroviaire de la gare nouvelle en rive gauche.

Le 29 juillet 2011, la desserte d'Agen par une gare nouvelle sur le site de Roquefort – Brax avec une liaison TER a fait l'objet d'une décision ministérielle.

La détermination des aménagements des gares a constitué un second objectif, il a été abordé par 2 cycles d'études et de concertation :

- 1er cycle autour des principes d'aménagement des gares proposés par RFF : scénarios d'implantation, voies, bâtiment de gares, espaces connexes, accès, services... (entre juillet et novembre 2011) ;
- 2ème cycle autour d'un programme d'aménagement de gares, intégrant les contributions du premier cycle (à partir de novembre 2011 et se poursuivant en 2012).

La consultation du public sur les gares était un objectif important de ce temps. Le public a régulièrement exprimé son intérêt pour ce sujet lors des 3 premiers temps de consultation organisés par RFF.

Ce temps de consultation s'est également accompagné d'une procédure de concertation préalable au titre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, appliquée à 3 projets :

- la création d'une halte SRGV en Sud-Gironde,
- la création d'une halte SRGV sur la Côte Landaise,
- le réaménagement des 4 haltes TER en sortie sud de Bordeaux et l'aménagement des 10 passages à niveaux en sortie sud de Bordeaux.

3.5.1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION TERRITORIALE POUR L'AMENAGEMENT DES GARES ET DES HALTES

Les premiers Comités gares ont démarrés dès février 2011 pour la gare Montauban et mai 2011 pour la gare de Bayonne. Pour la gare de Bayonne, le Comité gares a acté le positionnement de la gare en gare existante.

Les groupes de travail de juillet à décembre 2011

Session de juillet 2011

« Gares et dynamiques territoriales » constituent le thème de ces six groupes de travail (GT8), nouvellement mis en place lors de l'étape 2. Ils s'inscrivent dans le prolongement des groupes de travail « Dessertes » et « Aménagement du territoire » de l'étape 1.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter le rôle de ce groupe de travail et du comité gares dans la gouvernance du GPSO • Présenter les prévisions de trafic et les dessertes envisagées • Présenter les principes d'aménagement et recueillir les contributions des participants • Identifier les études à engager pour aboutir au programme d'aménagement
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Transmission préalable de documents	Note sur les principes d'aménagement des gares (pré-programme)
Animation	<p>5 réunions* entre le 6 et le 18 juillet 2011</p> <ul style="list-style-type: none"> • Halte SRGV en sud Gironde • Gare nouvelle Mont-de-Marsan • Gare de Dax et halte SRGV Côte landaise • Gare nouvelle Agen • Gare nouvelle Montauban
Informations mises à disposition du public via le site www.gpso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés

Session de novembre/décembre 2011

RFF a organisé un second cycle de concertation articulé autour des contributions formulées depuis juillet, des avis de la concertation avec le public et des études disponibles. Ce cycle a permis de passer des principes au programme d'aménagement.

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Rappeler les décisions et réflexions antérieures Présenter la synthèse des observations recueillies lors de la concertation avec le public Recueillir les remarques sur l'évolution du préprogramme et des dimensionnements pris en compte Faire le point sur les études en cours ou réalisées relative à la dynamique territoriale Aborder les questions de multimodalité et de dessertes routières
Invitation des membres	Par courriel de RFF, nominativement, au moins 8 jours avant la date de la réunion, avec l'ordre du jour
Animation	3 réunions* entre le 29 novembre et le 8 décembre <ul style="list-style-type: none"> Gare nouvelle Mont-de-Marsan Gare de Dax et halte SRGV Côte landaise Gare nouvelle Agen
Informations mises à disposition du public via le site www.gpsso.fr	Diaporamas, relevés de conclusions validés

*Pour Bayonne et Montauban, il n'y a pas eu de réunions fin 2011 faute d'éléments nouveaux (en attente du retour sur les projets de territoire).

Le dispositif de consultation du public pour l'aménagement des gares et des haltes (octobre-novembre 2011)

La concertation avec le public sur les projets de gares et haltes avait pour objectifs :

- d'informer le public sur les projets d'aménagement des gares/haltes, leur histoire dans le GPSO ;
- de présenter les dessertes, services et trafics envisagés et envisageables (en l'état des études) avec ces aménagements ;
- de recueillir les avis et observations du public sur les principes d'aménagements proposés, sur l'accessibilité de la gare et sa localisation, ainsi que sur les schémas de déplacement envisagés suite à la suppression des passages à niveau actuels.

Les avis recueillis permettront d'enrichir les éléments de programme d'aménagement de ces gares.

Du 10 octobre au 5 novembre 2011, deux types de concertation avec le public ont été organisés :

- une concertation réglementaire,
- une concertation volontaire.

Pour garantir la traçabilité des contributions spécifiques sur les gares, RFF a retenu le principe de dissocier matériellement et physiquement les moyens d'information et de contributions entre ce dispositif de consultation du public et celui qui portait concomitamment sur les mesures d'insertion du tracé. Le dispositif était le même pour la concertation réglementaire et pour la concertation volontaire. Les documents d'information et des registres ont été déposés en mairies et dans les intercommunalités, sauf à Agen et à Montauban où la consultation a été organisée dans la gare existante, en Préfecture à la DDT (Direction Départementale des Territoires). Un espace dédié a été créé et géré spécifiquement sur le site www.gpsso.fr, rubrique *Consultation/Concertation publiques*. Une gestion spécifique des courriers postaux a également été mise en œuvre.

La concertation réglementaire

La concertation réglementaire a porté sur les aménagements des gares et haltes nécessitant un investissement dont le montant est supérieur à 1,9 million d'euros. Conformément au Code de l'urbanisme (articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3), cette consultation dite préalable a concerné :

- la gare TER de Bègles et des haltes TER au sud de Bordeaux : Villenave d'Ornon, Cadaujac et St-Médard-d'Eyrans ;
- la suppression de passages à niveau au sud de Bordeaux : Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves ;
- les deux haltes SRGV dans le sud de la Gironde et sur la Côte landaise.

Les objectifs de ces concertations étaient les suivants :

- informer sur les aménagements des gares/haltes TER et leur accessibilité par tous les modes de transport, ainsi que les rétablissements des circulations routières et piétonnes envisagés en liaison avec le projet de suppression des 7 passages à niveau ;
- ou informer sur la halte, les services que doit proposer la halte (système d'information aux voyageurs, abri), les moyens d'accéder à la halte (voiture, transport en commun, pistes cyclables), les zones de stationnement pour les voitures, bus ou 2 roues...

ou tout autre sujet qui semble important.

La concertation volontaire

La concertation volontaire a porté sur l'aménagement de 2 gares existantes et la création de 3 gares nouvelles, dont le principe de réalisation avait déjà été débattu lors des débats publics de 2005 et 2006. Lors des précédentes consultations, les habitants ayant été nombreux à poser des questions sur les gares et à demander à être informés sur ces sujets, RFF a décidé d'organiser également une concertation volontaire sur les 5 gares TaGV inscrites au programme du GPSO. Il s'agit des 3 gares nouvelles : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan, et de l'aménagement des gares existantes de Dax et de Bayonne.

Les participants à cette concertation ont été invités à s'exprimer sur :

- l'implantation de la gare nouvelle ;
- le principe d'aménagement ou de réaménagement proposé (parfois sous forme de scénarios) ;
- les services qu'elles doivent proposer (comme le système d'information aux voyageurs, l'abri voyageurs sur les quais), les moyens d'accès (voiture, transport en commun, pistes cyclables), les zones de stationnement pour les voitures, bus, 2 roues, ou encore les aménagements pour se déplacer dans la gare (escalators, ascenseurs, rampes d'accès) ;

ou tout autre sujet qui semble important.

Déroulement commun des concertations sur les gares et haltes

Pour développer l'expression des participants, RFF avait mis à disposition des plaquettes de présentation du projet d'aménagement de gare et des panneaux d'exposition (sauf à Agen et Montauban). En effet, la Communauté d'agglomération de Montauban et la Communauté de communes de Laplume-en-Bruilhois n'ont pas accepté d'accueillir dans leurs locaux le dispositif de consultation sur les projets de gare nouvelle, du fait de leur désaccord sur le tracé proposé par RFF sur leurs communes. Cependant, elles ont continué à travailler sur le sujet avec RFF et les acteurs locaux concernés.

Les participants pouvaient s'exprimer par deux moyens :

- participation sur le site Internet www.gpsso.fr ;
- registres disponibles sur les lieux de concertation.

Durant cette phase de concertation avec le public, 1169 avis ont été recueillis par RFF :

- Pour les 4 gares/haltes TER et la suppression des passages à niveau au sud de Bordeaux
 - 143 avis reçus (50 sur les registres, 28 par courriel et 65 lors des réunions publiques)
 - 3 réunions publiques ont été organisées sur les communes de Bègles, Villenave d'Ornon et Cadaujac : 350 participants ont fait le déplacement.
- Pour les 2 projets de haltes SRGV
 - 4 avis reçus (3 par courriel et 1 par courrier) sur le projet de halte SRGV sud Gironde
 - 9 avis reçus sur le projet de halte SRGV Côte landaise.
- Pour les projets de gares TaGV
 - 66 avis reçus sur le projet de gare nouvelle d'Agen
 - 22 avis reçus sur le projet de gare nouvelle à Mont-de-Marsan
 - 15 avis reçus sur le projet de gare nouvelle de Montauban
 - 28 avis reçus sur le projet d'aménagement de la gare de Dax
 - 882 avis reçus sur le projet d'aménagement de la gare de Bayonne (dont 873 avis similaires contestant l'opportunité de créer des lignes nouvelles au Pays basque)

La participation a été hétérogène. Si elle a été importante au sud de Bordeaux et à Bayonne, elle a été faible dans les autres secteurs.

3.5.2. LES OUTILS D'INFORMATION POUR ACCOMPAGNER LA CONSULTATION DU PUBLIC

Les outils d'information produits par RFF pendant le temps de concertation spécifique sur les gares et haltes figure dans le chapitre 2.42. En plus de ces outils, RFF a développé des moyens spécifiques pour la concertation du public sur les gares et les haltes :

- Plaquette générale sur la concertation publique sur les gares et haltes en sortie de Bordeaux ;
- Plaquette spécifique pour la gare de Bègles ;
- Plaquette spécifique pour la halte de Villenave d'Ornon ;
- Plaquette spécifique pour la halte de Cadaujac et la suppression des passages à niveau ;
- Plaquette spécifique pour la halte de Saint-Médard-d'Eyrans et la suppression des passages à niveau ;
- Plaquette de la gare nouvelle de l'agglomération agenaise ;
- Plaquette de la gare nouvelle de Montauban ;
- Plaquette de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan ;
- Plaquette de l'aménagement de la gare de Dax ;
- Plaquette de l'aménagement de la gare de Bayonne ;
- Plaquette de la halte SRGV sud Gironde ;
- Plaquette de la halte SRGV Côte landaise.

Pour chaque gare/halte, des panneaux d'exposition spécifiques ont été réalisés.

3.5.3. LES PRINCIPAUX APPORTS DE LA CONCERTATION ET DE LA CONSULTATION

Concernant les principes d'aménagement des gares

Cette phase de **concertation avec les acteurs des territoires concernés** a surtout permis une meilleure appropriation de cet outil d'aménagement du territoire que constituent les gares. Les principes d'aménagement proposés par RFF n'ont pas été remis en cause, les échanges ont permis de progresser dans l'élaboration des pré-programmes des gares/haltes.

RFF a inscrit volontairement les gares à la croisée d'enjeux ferroviaires et d'enjeux d'aménagement du territoire. L'association de ces enjeux et la réflexion sur les dynamiques territoriales ont été initiées durant l'étape 2, elles seront davantage développées dans l'étape 3.

La **concertation avec le public** a quant à elle recueilli des contributions intéressantes en particulier sur les enjeux des dessertes et de mobilité, sur l'intermodalité, sur les liaisons de part et d'autres des nouvelles voies ferrées, ... Globalement, la participation à la concertation sur les projets d'aménagement des gares a été qualitative.

Au sud de Bordeaux, et plus particulièrement à Bègles, Villenave d'Ornon et Cadaujac, les principales thématiques abordées ont concerné :

- l'environnement humain, les habitants craignant une recrudescence des nuisances sonores et vibratoires ;
- les acquisitions foncières, en particulier le montant de l'indemnisation et le calendrier ;
- l'apport du projet : l'ajout d'une voie supplémentaire à la sortie sud de Bordeaux est globalement perçu comme une opportunité, à la fois pour l'aménagement urbain et la mobilité des habitants.

A Bayonne, la concertation sur l'aménagement de la gare existante a mobilisé surtout les opposants au GPSO. La plupart des avis étaient identiques et reproduisaient la phrase suivante : « Nous voulons que tous les trains roulent sur les voies existantes et s'arrêtent sans changement de train dans les gares de Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye ».

Pour le projet de gare nouvelle d'Agen, la plupart des avis exprimaient la volonté d'aménager la gare existante plutôt que d'en créer une nouvelle. Il y a une incompréhension autour de ce projet qui est surtout perçu comme coûteux et non adapté car trop éloigné de la ville (perte de temps pour les usagers).

Pour le projet de gare nouvelle à Mont-de-Marsan, la position de la gare nouvelle et les moyens d'y accéder recueillaient également le plus d'avis. Pour les habitants qui se sont exprimés, il n'y a pas de gain de temps de parcours en raison de l'éloignement de la gare nouvelle avec le centre-ville (perte de temps pour les usagers). Les différents modes de transport utilisés (Ter, voiture, taxi, bus, 2 roues) et les aménagements prévus (raccordement à l'échangeur du Caloy) ne compenseront pas cette perte de temps. Ils sont donc plutôt favorables à l'aménagement de la gare actuelle de Mont-de-Marsan.

Le projet de gare nouvelle de Montauban, même s'il est intéressant et nécessaire pour certains (développement économique, attractivité régionale, projet d'aménagement urbain autour de la gare, équipement structurant d'aménagement du territoire, ...), est considéré comme inutile et coûteux pour d'autres (proximité gare de Toulouse-Matabiau, seconde gare TGV plus pertinente sur le site de l'aéroport de Blagnac, ...).

En revanche à **Dax**, les avis portaient essentiellement sur les nouvelles opportunités de déplacement, le raccordement ligne nouvelle/gare existante et les aménagements à réaliser pour la gare actuelle.

➤ **Annexes :**

- [Bilan de la concertation publique sur les Gares et haltes TER en sortie sud de Bordeaux](#)
- [Bilan de la concertation publique sur l'aménagement/création des gares TaGV](#)
- [Bilan de la concertation publique sur l'aménagement d'une halte SRGV sud Gironde](#)
- [Bilan de la concertation publique sur l'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise.](#)

4. LES ENSEIGNEMENTS DE L'ETAPE 2 DE CONCERTATION

4.1. LES PRINCIPAUX OBJECTIFS VISES AU DEBUT DE L'ETAPE 2 ONT ETE RESPECTES

L'Etape 2 s'est caractérisée par la montée en puissance du dispositif de concertation et d'information, et l'association de tous les publics à l'élaboration du tracé.

RFF a élaboré pour l'étape 2 du GPSO un programme de concertation homogène qui intégrait aussi une part importante de concertation de proximité, afin de parfaire le partage et la connaissance des territoires.

La définition du tracé a fait l'objet d'une concertation très riche et progressive. Elle a donné lieu à de nombreux échanges et contributions sur les hypothèses de tracé, sur les mesures d'intégration et sur le pré-programme des gares. La concertation a produit :

- un échange sur les zones sensibles du territoire, lequel a précisé la connaissance des territoires développée à l'échelle du fuseau ;
- l'émergence de nouvelles hypothèses de tracés ou des ajustements d'hypothèses de tracés. Ainsi, un tiers des hypothèses comparées sont issues de la concertation ;
- un partage des enjeux à prendre en compte dans la comparaison des hypothèses ;
- des optimisations du tracé et des mesures d'insertion, notamment les rétablissements des réseaux interceptés.

De manière globale et à l'instar de l'étape 1, la concertation sur les hypothèses de tracé a prolongé le partage des enjeux environnementaux des territoires et des contraintes techniques de conception d'un projet ferroviaire.

Chiffres-clé de la concertation de l'étape 2 :

- **18** mois de concertation
- **148** communes concernées
- **6 commissions consultatives** : 39 réunions de commissions consultatives
- **24 groupes de travail sur 6 thématiques** : 122 réunions des groupes de travail GT6, 7, 8 et 9
- Au total, **155 réunions de concertation** (avec le collège des acteurs), **et plus de 500 réunions de proximité**
- **4 temps de consultation** du public sur le tracé + **1 temps sur les 11 gares** et haltes du programme GPSO
- Présence des garants à une cinquantaine de réunions

La concertation s'est organisée autour de 4 temps forts pour définir le tracé optimisé à soumettre au Ministre en charge des Transports et d'un temps spécifique dédié aux programmes d'aménagement des gares et haltes. Cette organisation, a permis d'assurer une progression de la concertation par objectifs successifs. Ainsi chaque temps était nécessaire pour engager le temps suivant.

4.2. UNE MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF DANS L'ESPRIT DE LA CHARTE DE LA CONCERTATION TERRITORIALE

Un respect des valeurs

Les valeurs de diversité, d'écoute et de transparence ont été portées tout au long de cette seconde étape. Arrêtées au terme de l'étape 1, les évolutions de la charte ont renforcé ces valeurs ; elles ont été appliquées dès le début de cette étape 2 et respectées de façon continue : adaptation du rythme, des thématiques et des participants, consultation du public, intensification de la concertation de proximité.

A l'issue de cette étape, des documents de synthèse des échanges ont été réalisés :

- Le dossier de fin d'étape transmis au Ministère en charge des Transports comportait un bilan de la concertation territoriale conduite durant l'étape 2 ;
- Des bilans pour chaque temps de consultation du public ;
- Les garants de la concertation, dont la désignation a été validée par la CNDP ont établi deux comptes rendus de leur mission ;
- Une synthèse de la concertation a été présentée aux membres du Collège des acteurs locaux en même temps que le compte-rendu de la mission des garants. Ces deux documents ont été validés le Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011.

Un rythme et des thématiques plus propices aux échanges

Les séquences d'études et de concertation ont été planifiées afin de laisser un temps d'échanges nécessaire entre les organismes participants et RFF, mais aussi au sein même des organismes participants.

Ainsi, chaque temps de concertation a été séquencé selon le modèle suivant :

- information et appel à contributions ;
- recueil et analyse des contributions ;
- prise en compte des contributions dans les études ;
- restitution des études et de recueil des remarques ;
- nouvelle/éventuelle prise en compte des contributions ;
- recueil des avis des élus, avant un choix par les comités territoriaux et les Comités de pilotage.

La dernière phase de concertation des acteurs et de consultation du public sur le tracé optimisé a révélé, au-delà de l'opposition de principe, des préoccupations « courantes » pour ce type d'infrastructure linéaire. Les réponses à ces préoccupations seront apportées dans le cadre de l'étude d'impact du projet. Il s'agit de :

- les préoccupations foncières : acquisitions, occupation d'emprise, enclavement, incidences directes ou indirectes, permanentes ou temporaires sur une activité agricole, sylvicole, viticole ou économique, sécurité incendie... ;

- les préoccupations liées au voisinage de la ligne : protections acoustiques, insertions paysagères, rétablissements de voiries, vibrations, champs électromagnétiques, alimentation électrique... ;
- les préoccupations relatives au milieu naturel et physique : transparence hydraulique et risque d'inondation, préservation de la ressource en eau, préservation et mise en valeur de la flore ou de la faune, rétablissement des passages pour la faune...

Le dispositif initial a nécessité certaines adaptations

Au fil de l'étape 2, le dispositif de concertation a évolué, afin d'optimiser l'écoute et l'efficacité contributive de la concertation. Cette évolution a tenu compte des arbitrages du Comité de pilotage de juin 2011 et des points de dissensus locaux.

La composition des instances de concertation a varié dans la durée de l'étape 2. La richesse des contributions et des échanges a été telle qu'elle a conduit RFF à adapter les instances à chaque étape : soit en sous-groupes, soit au contraire en séance plénière avec tout ou partie des acteurs d'un territoire (élus, services des collectivités, associations de riverains...).

Ainsi, RFF a démultiplié les temps d'échanges, tout en s'attachant à maintenir le partage de l'information.

Des supports de concertation volontairement synthétiques

A des fins de pédagogie, RFF s'est attaché à diffuser des supports de concertation synthétiques, tout en assurant une argumentation suffisante.

L'information restituant les études a été fournie principalement par des cartes, des tableaux, des schémas....

Il est à noter que RFF a proposé des cartes sur des photos aériennes récentes et pour la première fois à ce stade des études des films d'animation 3D animées des hypothèses de tracé (cf. chapitre 2.42)..

Au long de la définition du tracé, le temps de comparaison est apparu comme le plus complexe, mais cette complexité est à la hauteur de l'enjeu du projet. Conscient de cela, RFF s'est attaché à en faire la présentation la plus pédagogique possible lors des instances de concertation.

4.3. UNE DEMARCHE DE CONCERTATION PRODUCTIVE... MAIS DES DESACCORDS SUBSISTENT

Les apports de la concertation pour le choix du tracé

La concertation sur le tracé a été développée pas à pas avec les acteurs et le public, en commençant par la méthode et la hiérarchisation des enjeux. Les critères de sensibilité qui en ont découlé ont servi de base à la définition des zones sensibles, ces zones constituant des points d'évitement ou contraintes de conception des hypothèses de tracé.

Les échanges ont été très concrets, sur la base de cartes de plus en plus précises (au 1/25 000 puis au 1/5 000) servant de support au dialogue, avec pour RFF la volonté de faire émerger le maximum de demandes, puis d'aider à la recherche d'un consensus local.

Sur 100 hypothèses proposées initialement par RFF, 11 ont été écartées et 19 hypothèses nouvelles ont été « co-conçues » avec les acteurs des territoires. Elles ont toutes été comparées suivant la même méthode.

Dans 70% des cas, RFF a proposé de retenir l'hypothèse de tracé privilégiée par les acteurs de la concertation (sachant que dans 17% des cas, les acteurs de la concertation n'ont pas exprimé d'avis).

Dans 13% des cas, le Comité de pilotage de juin 2011 a jugé que des études et une concertation complémentaires s'avéraient nécessaires avant de conclure.

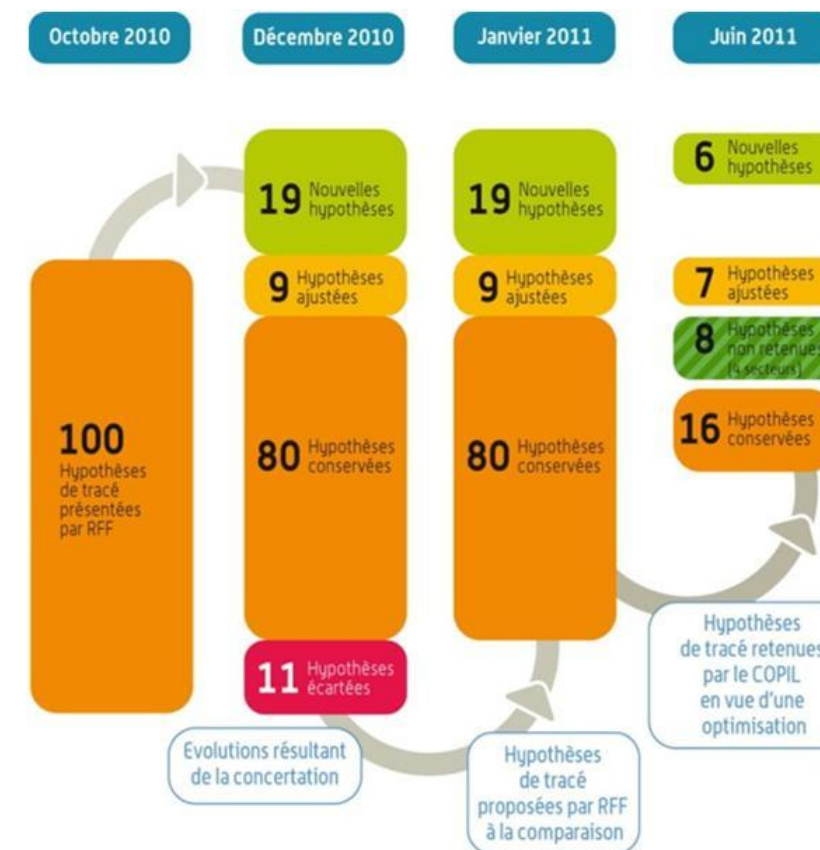
Près de 60% des nouvelles hypothèses envisagées avec les acteurs des territoires ont été retenues par le Comité de pilotage en juin 2011.

Le dernier temps de concertation (entre juin et décembre 2011) a permis d'apporter des optimisations géométriques en plan et en profil et de définir des principes de mesures d'insertion environnementale de la ligne nouvelle.

Les échanges à l'échelon intercommunal, parfois communal, ont contribué de manière pertinente à l'amélioration du tracé retenu à l'issue du Comité de pilotage du 9 janvier 2012.

A l'exception de quelques secteurs (comme Agen et Auvillar) où les positions divergent sur le choix de l'hypothèse de tracé entre les propositions de RFF et les souhaits des élus, le tracé optimisé a été proposé au Comité de pilotage avec une très large majorité d'avis favorables.

Le Comité de pilotage du 9 janvier 2012, puis la décision ministérielle du 30 mars 2012 ont acté le tracé pour la totalité des lignes nouvelles, en demandant la poursuite de l'optimisation du projet sur quelques secteurs : Xaintrailles, Agen, Auvillar, Castelsarrasin, Bressols, Pompignan, Saint-Jean-de-Luz.



Des hypothèses de tracé présentées par RFF au tracé retenu par le Comité de pilotage

Les apports de la concertation pour la précision des caractéristiques et fonctionnalités de la ligne existante au Sud de Bordeaux

Les études détaillées pour déterminer la capacité future de cette section de ligne existante et les conditions de cet aménagement ont été conduites et soumises à la concertation en étape 2. La concertation a permis au Comité de pilotage de préparer, puis au Ministère de décider, la poursuite des études selon les orientations suivantes :

- la reconfiguration des voies existantes entre Bordeaux Saint-Jean et la gare de triage d'Hourcade à Bègles ;
- la création d'une troisième voie entre Hourcade et le débranchement de la ligne nouvelle à Saint-Médard-d'Eyrans ;
- le réaménagement de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans avec deux voies TER avec un quai central et deux voies de part et d'autre pour les trains aptes à la grande vitesse ;
- la suppression des passages à niveau (trois à Cadaujac, trois à Saint-Médard-d'Eyrans et un à Ayguemorte-les-Graves).

Les apports de la concertation pour les fonctionnalités de la ligne nouvelle

L'étape 2 a essentiellement porté sur la définition du tracé et sur son insertion. Les études se sont néanmoins poursuivies sur les fonctionnalités du GPSO, pour aboutir aux points suivants, énoncés dans la décision ministérielle du 30 mars 2012 :

- mixité voyageurs/fret entre Bordeaux et Dax : à ce stade, les mesures conservatoires nécessaires à la mixité (et donc à la circulation éventuelle de trains de messagerie rapide) ne génèrent pas de surcoût ;
- raccordement vers une ligne nouvelle desservant le Béarn et la Bigorre : la concertation a conclu à l'opportunité de prendre des mesures conservatoires tant au nord-est de Mont-de-Marsan qu'au nord-est de Dax.

Les apports de la concertation pour le pré-programme des gares

La concertation a été intense lors de l'étape 1 pour déterminer les modalités de desserte des territoires du GPSO ; elle s'est prolongée à la demande du Ministre durant l'étape 2 sur l'agglomération agenaise. Le Comité de pilotage du 23 juin 2011 a retenu la proposition d'une gare nouvelle pour Agen en rive gauche, au niveau des communes de Brax et Roquefort et reliée par une nouvelle infrastructure ferroviaire à la gare centre. Cette décision a été confirmée par le Ministre le 29 juillet 2011.

Pour les autres gares (Sud de Bordeaux, Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne), la concertation avec les acteurs et le public a porté sur les aménagements des gares comme objet ferroviaire et pôle de services, et comme élément polarisant de l'aménagement du territoire et de l'aménagement urbain en tant que générateur de nouveaux déplacements.

La concertation avec les acteurs s'est inscrite dans des échanges larges dans la mesure où la conception d'une gare nécessite de croiser les projets d'aménagement de plusieurs maîtres d'ouvrage : voies et équipements ferroviaires, bâtiment d'accueil des voyageurs, espaces connexes d'interface (parking, dépose minute, pôle d'échange multimodal), accès, quartiers urbains...

Pour RFF, les enjeux et les apports de la concertation ont permis un enrichissement de l'aménagement global des gares, considérant que l'enjeu principal réside dans le développement d'une réflexion collective pour aménager et valoriser ces quartiers de gares.

Les apports de la concertation pour les haltes SRGV

L'emplacement, les services et les fonctionnalités des haltes SRGV ont été discutés au sein des GT8, dans les groupes de travail « halte Sud Gironde » et « Dax/haltes Côte Landaise et Pays Tarusate » et ont fait l'objet de contributions, comme par exemple :

- positionnement des gares à proximité des autoroutes, routes départementales et nationales pour une accessibilité optimale ;

- positionnement des gares à proximité des projets d'aménagement du territoire en cours (ZAC Atlantisud dans les Landes) ou en devenir (Ecopôle Captieux-Escaudes en Gironde) ;
- prise en considération de la préservation du cadre de vie et de la biodiversité (Parc naturel régional en Gironde et ressources en eau dans les Landes).

La consultation publique sur les deux haltes a recueilli 13 avis sur les communes concernées (4 pour la halte en sud Gironde et 9 pour la halte Côte landaise), et n'a pas apporté de contribution significative.

Des désaccords subsistent avec certains acteurs de la concertation

Pendant cette étape 2, le dialogue avec les acteurs de la concertation a été très productif, plus qu'avec le public en termes de contributions sur le projet. Toutefois, des désaccords subsistent sur l'opportunité du projet, les prévisions de trafics ou encore les perspectives de saturation des lignes existantes.

Certains acteurs remettent en cause l'opportunité de la création de lignes nouvelles. A leurs yeux, la mobilité ferroviaire serait suffisamment performante en utilisant des lignes existantes modernisées malgré une vitesse des trains plus faible. Ils considèrent que le gain de temps permis par des lignes nouvelles ne se justifie ni sur le plan financier, ni sur le plan environnemental.

Plus encore, quelques acteurs réfutent l'opportunité des circulations à grande vitesse, voire l'opportunité de développement des mobilités. Cette opposition était déjà présente lors des débats publics de 2005 (LGV Bordeaux-Toulouse) et 2006 (projet ferroviaire Bordeaux-Espagne).

5. LES PERSPECTIVES POUR L'ETAPE 3 DE CONCERTATION

L'étape 3 de la concertation a pour horizon la phase d'enquête d'utilité publique prévue en 2013. Elle va s'organiser avec pour but d'approfondir le projet afin de présenter à l'enquête d'utilité publique un document exhaustif et tenant compte des attentes des acteurs locaux.

Le niveau de précision atteint par le projet est maintenant élevé. Les mois qui précèdent l'enquête d'utilité publique verront RFF préparer les dossiers d'enquête publique, sur la base du projet validé par la décision ministérielle du 30 mars 2012, sans oublier d'informer régulièrement l'ensemble des acteurs et du public.

Les thèmes de la concertation en étape 3

Pour cette nouvelle étape, RFF poursuit la démarche de concertation et d'information engagée depuis 2009 avec l'ensemble des acteurs des territoires et le public sur le GPSO, en tenant compte des suggestions des garants pour la concertation en étape 3.

A la suite de la décision ministérielle du 30 mars 2012, RFF poursuit la recherche d'optimisations sur les secteurs devant encore faire l'objet d'arbitrages en vue de dégager les solutions de moindre impact. Cette recherche s'accompagne d'une concertation de proximité avec les élus des communes concernées afin que les résultats issus de cette concertation soient ensuite présentés aux commissions consultatives, aux comités territoriaux, puis au Comité de pilotage conformément au processus défini dans la charte de la concertation.

Par ailleurs, sur les thèmes de l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure ainsi que les principes de rétablissement des réseaux, et en fonction de la poursuite de l'avancement des études, RFF poursuivra la concertation locale pour répondre au mieux aux préoccupations et aux interrogations.

Sur les thèmes des gares et haltes, la définition du programme va se poursuivre dans le cadre des groupes de travail GT8 « Gares et dynamiques territoriales » qui réunissent les villes et agglomérations concernées, les autorités organisatrices des transports, Gares et Connexions (SNCF) et RFF.

Ces groupes ont pour objectif de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire pour l'aménagement des gares, principalement dans les domaines de l'intermodalité de transport et de l'aménagement des quartiers autour des gares, afin de présenter dans le dossier d'enquête publique, pour chaque gare/halte, l'insertion dans son environnement et ses moyens d'accès. Cette réflexion prend en compte les dispositions du décret Gares n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif à l'arrivée des nouvelles entreprises ferroviaires dans les gares (offre de services non discriminatoire).

Les démarches entreprises en matière d'aménagement du territoire seront également approfondies. De même, RFF participera aux travaux de l'Observatoire des trafics et évolutions économiques transfrontalières dans les Pyrénées-Atlantiques.

Le lancement d'une première étape d'actions foncières pour le traitement des cas les plus urgents, en cours de conventionnement avec l'Etat et les collectivités, est prévu en 2013, avec mise en place d'un dispositif spécifique de gouvernance.

Les instances du pilotage et de la concertation en étape 3

Le Comité de pilotage du 9 janvier 2012 a acté une modification de la gouvernance en fonction de l'évolution des discussions : il y aura désormais deux comités territoriaux (au lieu de trois précédemment), un par région administrative, et le comité territorial Midi-Pyrénées assurera désormais également le suivi des aménagements ferroviaires des lignes existantes au Nord de Toulouse.

L'organisation des commissions consultatives restera départementale, avec une sous-division géographique dans les départements du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne.

La concertation de proximité se poursuit avec les élus concernés par le tracé retenu par la décision ministérielle du 30 mars 2012. Elle vise notamment à identifier les leviers d'optimisation et à approfondir la question des mesures d'insertion environnementales.

Ces ajustements ne modifient pas la philosophie générale de la concertation dans le cadre du GPSO. Aucune modification ne concerne donc la Charte de la concertation territoriale, le rôle du collège des acteurs locaux et celui des trois garants de la concertation du GPSO.

L'information des acteurs et du public

En fonction des attentes des territoires, des réunions publiques de proximité et des contacts individuels (pour les personnes directement impactées ou les riverains les plus proches) seront organisés, afin de poursuivre la démarche d'information sur l'insertion du projet et la phase d'enquête publique à venir.

Les acteurs et le public seront régulièrement informés, à l'instar des étapes 1 et 2 des études et de la concertation, avec la diffusion des Lettres d'information du GPSO, de Flash-Infos et le site Internet dédié au projet. Ils pourront également continuer à poser leurs questions ou donner leur avis sur le site Internet.

Cette phase d'enquête publique est prévue en 2013, avec trois enquêtes publiques correspondant aux trois opérations constituant le programme GPSO : lignes nouvelles, aménagement de la ligne existante au Sud de Bordeaux, et aménagement de la ligne existante au Nord de Toulouse. Pour une bonne information du public, il est prévu que ces trois enquêtes soient menées de manière simultanée, avec présentation d'une étude d'impact globale.

Le public sera régulièrement informé au moyen des différents supports d'information existants (lettres d'information du GPSO, fiches thématiques, sites Internet pour chaque opération...). Un dispositif d'information spécifique pourra être mis en place en fonction des souhaits des commissions d'enquête lorsqu'elles seront désignées.

A l'issue de la phase d'enquête publique et en tenant compte des enseignements de celle-ci, RFF poursuivra la mise au point du projet et la concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

ANNEXES

Annexe 1 - Charte de la concertation territoriale du GPSO (mai 2010)

Annexe 2 - Comptes rendus de la mission des garants de la concertation (juin 2011 et décembre 2011)

Annexe 3 - Synthèse et avis du collège des acteurs locaux (juin 2011 et décembre 2011)

Annexe 4 - Bilans des 4 temps de consultation du public sur le tracé (octobre 2010 - novembre 2011)

Annexe 5 - Bilans des temps de concertation avec le public sur les aménagements de gares et haltes (4 bilans)

Ces annexes sont également en ligne sur www.gpso.fr

Annexe 1 - Charte de la concertation territoriale du GPSO (mai 2010)

Charte de la concertation territoriale

Version validée par le Collège des acteurs locaux
le 11 mai 2010

La présente charte constitue le cadre de la démarche de la concertation territoriale pour les études des Grands Projets du Sud-Ouest conduites par Réseau Ferré de France.

Elle décrit les instances et règles de concertation que RFF s'engage à mettre en place et à respecter. Elle s'adresse aux partenaires de RFF et aux acteurs de la société civile désireux de contribuer aux réflexions conduites pour l'élaboration partagée des projets ferroviaires s'inscrivant dans leur territoire.

Chaque acteur participant à la concertation territoriale aura connaissance de la présente charte pour en respecter les termes.

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, Réseau Ferré de France (RFF) a pris les décisions, respectivement le 13 avril 2006 et le 8 mars 2007, de poursuivre les études de ces deux projets jusqu'à leur mise à l'enquête d'utilité publique et de les conduire dans le cadre d'une large concertation. RFF a également pris la décision, conformément à la déclaration d'intention du 25 janvier 2007 signée entre le Ministre chargé des Transports, les présidents des conseils régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Poitou-Charentes et le Président de RFF, de regrouper la conception du projet de LGV Bordeaux-Toulouse et du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO) pour pouvoir les mettre à l'enquête d'utilité publique fin 2011.

Compte tenu de l'importance des études pour ces deux projets et des délais contraints de leur réalisation, RFF a élaboré en accord avec le Ministère chargé des transports une méthodologie innovante d'études et de concertation. Il a semblé en effet que pour concevoir de tels projets une concertation continue et approfondie dès le démarrage des études était nécessaire.

Pour définir les objectifs, le cadre et les modalités de cette concertation, RFF avait indiqué à l'issue des débats publics que cette concertation ferait l'objet d'une charte précisant les règles à respecter par les différents participants afin de la rendre efficace, constructive et accessible au plus grand nombre. En clarifiant les modalités d'échanges et les contenus à débattre, la charte permet ainsi à chacun des participants de bien situer le cadre de son intervention.

Comme RFF s'y était également engagé, il a sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin de lui demander d'être garante de l'application de cette charte et de la participation du public, laissant le soin à la CNDP d'en préciser les modalités et conditions.

1- Les objectifs de la concertation territoriale

■ Pourquoi RFF souhaite développer une concertation territoriale?

Un des aspects innovants de la méthodologie retenue pour l'élaboration des GPSO est de placer la concertation comme « moteur » de la conduite des études en faisant participer les acteurs à l'élaboration des projets.

La concertation territoriale doit ainsi favoriser la définition progressive des projets en y associant les services de l'Etat, les organismes socioprofessionnels, les collectivités locales, les associations représentatives agréées et le public. Elle s'entend comme un dialogue constructif destiné à faire émerger une vision partagée des projets et des territoires dans lesquels ils s'inscrivent.

Quelques définitions.

La concertation est un échange entre différents acteurs intervenants et concernés par un projet, destiné à partager des informations et des idées en vue, si possible, de progresser ou d'enrichir le projet. La concertation porte un objectif de partage et de production en commun.

La consultation consiste à recueillir l'avis des acteurs des territoires et des publics sur une question donnée. Il s'agit sur la base d'une information, de susciter l'expression généralement écrite, d'un point de vue ou d'une position.

L'information consiste à porter à la connaissance des acteurs des territoires et des publics des faits, des données, des intentions relatives à un projet comme à une démarche. L'information est un préalable indispensable à tout dialogue.

Source : Guide de la concertation RFF.

■ Les principaux objectifs de la concertation territoriale :

- recueillir tout au long du processus d'études des propositions et disposer de connaissances concrètes permettant d'enrichir l'élaboration des projets ;
- organiser le partage d'informations, l'écoute des attentes exprimées et les échanges d'avis ;
- réaliser des projets qui respectent au mieux les milieux humain et naturel ;
- assurer la cohérence entre ces projets et les enjeux de développements territoriaux ;
- éclairer le comité de pilotage pour les choix qu'il doit faire ;
- informer régulièrement de l'avancée des études et des décisions prises sur les projets et ainsi favoriser la participation active des acteurs et du public.

■ **Les contenus à débattre :**

La concertation territoriale a pour vocation de poursuivre les réflexions engagées lors des débats publics pour les prendre en considération dans la conception des projets. Un certain nombre de thèmes de travail peuvent être identifiés sur lesquels les différentes instances auront à se prononcer ou à se projeter, en prenant en compte les aspects économiques et financiers ainsi que les aspects sociaux et environnementaux selon les principes du développement durable pour répondre aux grandes orientations du Grenelle de l'environnement :

- les fonctionnalités des lignes : les différents services ferroviaires attendus globalement et localement (fret, TGV®, TER, SR-GV) en termes de cohérences nationales et régionales, l'interface avec les autres modes de transport, la hiérarchisation des services et des dessertes...
- la définition et le rôle des projets : la définition des dessertes des agglomérations (gares actuelles et/ou gares nouvelles), les projets de territoire que cela sous entend (fonction intermodale, insertion dans les dispositifs de déplacement locaux, aménagement et structuration des territoires), les projets et enjeux économiques et urbains reliés aux dessertes...
- l'insertion territoriale des nouvelles infrastructures : inventaire et hiérarchisation partagée des sensibilités territoriales (bâti, écologie, agriculture, paysage, patrimoine...), prise en compte des enjeux environnementaux, mesures d'accompagnement, mesures compensatoires, rétablissements des infrastructures linéaires et des réseaux...
- les problématiques foncières et patrimoniales, les évolutions économiques et sociales...

Sachant que ces thématiques interagissent, il convient d'avoir à l'esprit de maintenir une cohérence entre les services attendus par une nouvelle infrastructure et les projets de territoire qui s'articulent à son passage. La charte incite donc les participants à privilégier des approches transversales qui réalisent des liens entre les différents thèmes débattus.

2- L'articulation de la concertation territoriale avec le processus de pilotage et de validation des études

La concertation territoriale s'inscrit dans le dispositif de conduite des études piloté par RFF et de décisions placé sous l'égide du préfet coordonnateur. Elle s'articule avec les instances de gouvernance des études : comité de pilotage, comités territoriaux et avec l'organisation et le déroulement des études menées sous la conduite de RFF, maître d'ouvrage.

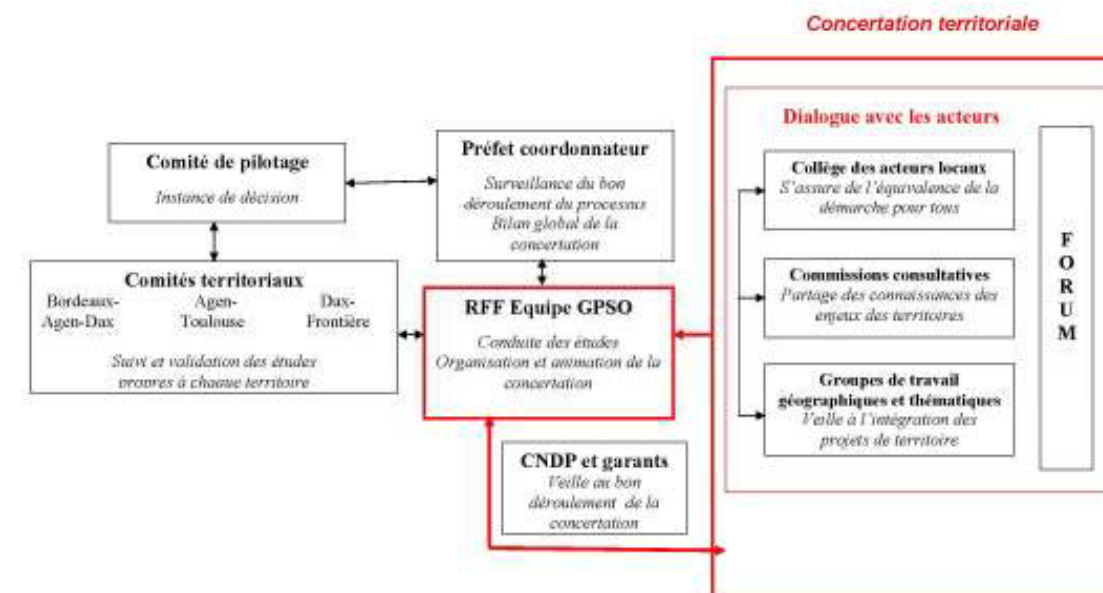
L'organisation des conditions de pilotage et de validation des études mise en place, définie dans le protocole-cadre du 26 décembre 2007, contribue à un processus de décision cohérent et partagé entre RFF et les différents partenaires qui cofinancent les études.

- **Le préfet coordonnateur :** le Ministre chargé des transports a désigné le Préfet de la Région Aquitaine préfet coordonnateur pour les études GPSO. Il assure la coordination des études des deux projets et préside le comité de pilotage chargé de coordonner l'avancement de leurs études et veille au bon déroulement du processus de concertation

globale. Il transmettra un bilan de cette concertation au Ministre accompagné des avis formels des organismes consultés dans le cadre des consultations administratives prévues, préalablement aux décisions ministérielles.

- **Le comité de pilotage** constitue l'instance de validation des études, d'arbitrage et de préparation des décisions à prendre. Il est composé des cosignataires du protocole-cadre fixant les modalités de réalisation et de financement des études et de la concertation à savoir : l'Etat, RFF et les conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Il définit les grandes orientations à retenir afin de garantir la cohérence de l'ensemble des deux projets, arrête les choix et valide les propositions en vue de solliciter leur approbation par décision ministérielle. RFF met également à disposition du comité de pilotage les résultats de la démarche de concertation pour qu'il puisse prendre ses décisions.
- **Les comités territoriaux** sont chargés de préciser les enjeux propres à chaque territoire, de suivre et de valider les études correspondantes, en informant le comité de pilotage et en le saisissant pour prendre les décisions communes à plusieurs territoires. Instance de représentation des partenaires de RFF, chaque comité est constitué des membres du comité de pilotage, des représentants des services de l'Etat (niveau national, régional et départemental) et des collectivités territoriales co-financeurs des études.
- **Réseau Ferré de France** est responsable, en tant que maître d'ouvrage, de la conduite des études, de l'organisation et de l'animation de la concertation territoriale en lien avec le comité de pilotage présidé par le préfet coordonnateur. RFF, en lien avec le comité des acteurs locaux, communique aux différentes instances les résultats des études et de la concertation territoriale.

Le dispositif repose sur un processus de dialogue et d'information avec les acteurs concernés mis en œuvre par RFF, qui se traduit par une démarche de concertation territoriale s'inscrivant dans sa politique de concertation développée à l'échelle nationale.



3- Les modalités de concertation territoriale

La concertation territoriale est continue et partie intégrante du processus d'études. Cette démarche permet la compréhension des enjeux territoriaux et le respect de l'appréciation de chacun sur les projets. Elle favorise la participation des différents acteurs à l'élaboration des projets.

Les principes de concertation territoriale sont les suivants.

- **Diversité** : Il s'agit de la prise en considération de l'ensemble des points de vue, d'où qu'ils viennent.
- **Ecoute** : La parole des acteurs et de RFF doit être écoutée, argumentée et prise en compte, ce qui implique une relation continue.
- **Transparence** : Les informations doivent être partagées et toute décision doit être argumentée en s'appuyant sur des critères expliqués à l'ensemble des acteurs.

L'organisation des échanges repose essentiellement sur deux dispositifs complémentaires :

- **Le dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés**, en créant des espaces d'information, d'échange et de travail en commun sur la conception des projets et leurs effets, et des échanges continus fondés sur l'écoute des acteurs, la transparence des informations et des décisions en tenant compte de la diversité des territoires représentés ;
- **l'information et la consultation du public, pour donner en continu les informations** sur les modalités d'élaboration des projets, sur les résultats du dialogue entre les acteurs, sur les améliorations apportées par la concertation et pour recueillir **et prendre en compte les avis du public**.

La mise en œuvre de ces principes repose sur différentes instances de la concertation territoriale.

► Un collège des acteurs locaux

Constitué de 40 représentants des différents acteurs concernés par les projets, selon le principe de gouvernance à cinq prônée lors du Grenelle de l'environnement (Etat, collectivités territoriales, organisations syndicales de salariés, fédérations professionnelles patronales ou chambres consulaires, associations agréées), le collège des acteurs locaux contribue à la cohérence de la démarche de la concertation sur l'ensemble des territoires et des thématiques associées aux projets.

Cette instance :

- a été consultée lors de la validation du projet de charte de la concertation territoriale ;
- est informée de tous les éléments relatifs à l'organisation et au déroulement de la concertation : comptes-rendus de toutes les instances, suivi mensuel de la concertation... ;
- dont les membres peuvent participer en qualité d'observateur aux groupes de travail (auxquels ils ne sont pas invités) et, le cas échéant, soumettre au Préfet et à RFF des points nécessitant une évolution de la charte ou des actions complémentaires pour contribuer à la cohérence de la démarche de concertation ;

- propose au comité de pilotage d'autres aménagements de la charte de la concertation.

Ce collège est mis en place et présidé par le préfet coordonnateur, qui le réunit régulièrement selon l'avancement de la concertation. Chaque organisme ou institution, sollicité par le préfet coordonnateur sur propositions de RFF et du comité de pilotage, désigne un représentant permanent.

Les documents préparatoires seront communiqués aux participants au plus tard une semaine avant chaque réunion du collège des acteurs locaux.

► Les « garants » de la concertation

En complément de ces instances, des garants, désignés par RFF en concertation avec la CNDP, veillent au bon déroulement de la concertation territoriale et au respect de la participation du public selon les règles précisées dans la charte de la concertation territoriale.

Les garants ont un rôle complémentaire de celui du collège des acteurs locaux. Ils contribuent également à la définition de la charte de la concertation, veillent au respect de cette charte sur la forme et les conditions de déroulement de la concertation, facilitent les échanges entre participants et veillent au respect de l'information du public.

Les garants sont invités aux réunions des instances de concertation et y participent s'ils le souhaitent.

Ils dressent un bilan de leurs actions à chaque fin d'étape des études accompagné de leurs éventuelles remarques ou suggestions qu'ils adressent à RFF, au président de la CNDP et au préfet coordonnateur.

► Des groupes de travail géographiques ou thématiques

Constitués des représentants des collectivités locales, des services de l'Etat, des organismes directement concernés par les projets et des personnalités choisies en fonction de leur expertise, de leur compétence ou de leur représentativité (représentants d'organismes socioprofessionnels ou d'associations), ils veillent à l'intégration des projets de territoire dans l'élaboration des Grands Projets du Sud-Ouest et au partage des connaissances et avis sur ces derniers.

Chaque organisme ou institution participant à ces groupes de travail, désigné par le préfet coordonnateur sur proposition de RFF et du comité de pilotage (ou du comité territorial concerné si le groupe de travail est à vocation géographique), nomme un représentant permanent ainsi qu'un suppléant.

Pour le bon fonctionnement de ces groupes de travail :

- les groupes de travail peuvent être évolutifs dans leur objet et dans le temps en fonction de l'avancée des études ;
- chaque groupe est composé d'un nombre de membres (une vingtaine de personnes environ) favorisant le dialogue ; sa composition répond au principe de diversité, la participation à la concertation n'impliquant pas d'être porteurs des projets ferroviaires ;
- chaque groupe est composé de membres répondant aux principes de diversité et de spécialité, tout en s'attachant à favoriser les conditions du dialogue et de l'écoute par un découpage territorial de la thématique. La participation à la concertation n'implique pas d'être porteurs des projets ferroviaires ;
- les participants expriment les avis des organismes ou institutions qu'ils représentent sans attendre la fin d'une étape d'étude afin de pouvoir prendre en considération en temps réel dans les études les points de vues exprimés ;

- les participants partagent les informations utiles aux projets et proposent des sujets à explorer ; ils ont la responsabilité d'informer les organismes ou institutions qu'ils représentent pour éventuellement se faire le porte parole de leur position au sein des groupes de travail ;
- les documents préparatoires seront communiqués aux participants au plus tard une semaine avant chaque réunion des groupes de travail. Cela leur permet de préparer les avis et positions des organismes ou institutions qu'ils représentent en séance. Ces avis exprimés en séance de travail peuvent ne pas être définitifs et évoluer en fonction de nouveaux éléments d'appréciation qui leur seraient fournis ultérieurement ;
- les comptes-rendus et/ou relevés de conclusions des réunions des groupes de travail sont envoyés pour validation aux participants dans un délai maximum de deux semaines suite à leur tenue.
- le compte-rendu de réunion des groupes de travail est transmis par RFF aux participants dans un délai de 2 semaines suivant la réunion. Les participants disposent alors d'une semaine pour transmettre leurs remarques ou demandes de modifications du compte-rendu. Une semaine après, le compte-rendu final est adressé à tous les participants et mis en ligne sur le site www.gpsso.fr.

Dans ce cadre, RFF assume les missions suivantes :

- organisation du calendrier des groupes de travail et de leur réunion en fonction de l'avancée des études, des thèmes émergents et des demandes de participants. RFF prépare l'ordre du jour des réunions et convoque les participants ;
- animation des groupes de travail ;
- transmission aux participants des éléments et résultats d'études et autres informations nécessaires, notamment en restituant les décisions prises au sein des instances de gouvernance ;
- rédaction des comptes-rendus des réunions et synthèse des propositions qu'il soumet aux participants et présentation régulière au comité de pilotage ou au comité territorial concerné ;
- informations croisées et points de rencontre entre les différents groupes pour permettre un partage des travaux et l'émergence d'une vision d'ensemble.
- rédaction des comptes-rendus des réunions qu'il soumet aux participants ;
- présentation régulière de l'avancement des études et de la concertation au comité territorial concerné puis au comité de pilotage ;
- informations croisées (notamment via le site www.gpsso.fr et le *Flash Infos*) ou points de rencontre entre les différents groupes pour permettre un partage des travaux et l'émergence d'une vision d'ensemble ;

La fréquence des réunions des groupes de travail sera précisée lors de leur mise en place en fonction de l'organisation et du planning de chaque phase ou étape des études.

► Des commissions consultatives

Constitués des représentants des collectivités locales et des organismes publics des territoires concernés selon le découpage géographique arrêté par les comités territoriaux, elles associent les représentants de ces territoires afin de profiter de leur connaissance des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments des projets et de recueillir leurs avis au fur et à mesure de l'avancement des études.

Mises en place par le préfet coordonnateur sur propositions des comités territoriaux, ces commissions permettent de préparer les consultations officielles que le préfet coordonnateur organise avant toute décision ministérielle.

Le préfet coordonnateur met en place plusieurs commissions selon les enjeux, le contexte ou la géographie administrative. Chaque collectivité territoriale ou organisme public participant à ces commissions consultatives, proposée par le comité territorial concerné, désigne un représentant permanent ainsi qu'un suppléant. Ces commissions sont présidées par un représentant de l'Etat.

La fréquence des réunions des commissions sera conforme au calendrier du processus décisionnel d'élaboration des projets.

Le compte-rendu de réunion de commission consultative est transmis par le préfet ou par RFF après validation du préfet, aux participants dans un délai de 2 semaines suivant la réunion. Les participants disposent alors d'une semaine pour transmettre leurs remarques ou demandes de modifications du compte-rendu. Une semaine après, le compte-rendu final est adressé à tous les participants et mis en ligne sur le site www.gpsso.fr.

► La concertation de proximité

La concertation de proximité se déroule avec les collectivités des territoires concernés, les services de l'Etat, les organisations socioprofessionnelles (agricole, viticole, forestière...), les associations de protection de l'environnement, les opérateurs ferroviaires, les associations représentant les habitants du fuseau... Elle traite de manière transversale de l'ensemble des thématiques de la concertation, au fur et à mesure de l'avancement des études.

► Un forum de la concertation

A la fin des grandes étapes d'études ou dès que nécessaire, l'ensemble des participants du collège des acteurs locaux, des garants, des groupes de travail, des commissions consultatives, du comité de pilotage et des comités territoriaux est invité, en présence des garants, au forum de la concertation qui permet de faire un point d'étape sur l'avancée des projets et de réaliser un bilan intermédiaire de la concertation. Ce forum est organisé par RFF et présidé par le préfet coordonnateur.

Un forum de la concertation permet d'organiser un débat autour d'une thématique selon une opportunité identifiée lors des réunions de concertation ou selon l'actualité des projets. Est convié à ce forum l'ensemble des acteurs : participants du collège des acteurs locaux, des groupes de travail, des commissions consultatives, du comité de pilotage et des comités territoriaux, en présence des garants. Ce forum est organisé par RFF.

4- Les modalités d'information et de consultation du public

RFF mettra à la disposition de ces différentes instances de concertation territoriale et du public des outils d'information, de dialogue et participation du public :

- **un site Internet gpso.fr** dédié à l'information aux Grands Projets du Sud-Ouest mais qui se veut aussi interactif en proposant des espaces réservés aux échanges pour le public et des rubriques spécifiques pour les acteurs de la concertation ;
- **des documents d'information** largement diffusés pouvant faire l'objet de présentations spécifiques lors de réunions ou d'expositions : *Lettre d'information des GPSO*, *Flash Infos*, communiqués de presse, fiches thématiques et pédagogiques...
- **une présence de proximité** dans les territoires concernés et, selon les besoins, des réunions publiques à des moments clés de l'avancée des projets ;
- la publication périodique des **comptes-rendus et bilans de la concertation territoriale**, rédigés respectivement par les garants et RFF, **et de l'avis du collège des acteurs locaux**, qui rendent compte des échanges et des résultats obtenus.

5- Les règles de la concertation territoriale

La charte traduit la démarche volontaire et l'engagement que RFF souhaite voir partagée par chacun des participants. Elle fournit un cadre de travail et un code de bonne conduite à partir de règles de fonctionnement reflétant l'esprit qui doit animer la concertation territoriale et son bon déroulement.

Cette concertation remplira pleinement son rôle si les acteurs y participent de manière constructive dans le respect et l'écoute de chacun.

La participation aux instances de concertation territoriale (collège des acteurs locaux, groupes de travail, commissions consultatives) ne peut être assimilée à une caution aux projets.

Dans cette perspective, **RFF s'engage** :

- à fournir les informations et éléments techniques issus des études au fur et à mesure de leur avancement ;
- à communiquer préalablement à la tenue de chaque réunion des instances de concertation les documents de travail qui faciliteront une connaissance partagée des études ;
- à ce que les avis, informations et propositions recueillis dans chacune des réunions des instances de concertation soient consignés dans des comptes-rendus retraçant avec la plus grande fidélité possible les échanges tenus en réunion élaborés par RFF et validés par les participants ;
- à rendre public les résultats de la concertation conformément aux engagements d'information et de communication pris par RFF. Les comptes-rendus de la concertation seront transmis au comité de pilotage et à la CNDP.

Les organismes ou institutions participant à la concertation territoriale devront :

- désigner un représentant permanent et un suppléant disponibles, disposant d'un mandat effectif pour parler en leur nom au sein des instances de concertation auxquelles ils participent ;
- veiller à ce que leurs représentants s'impliquent dans la concertation pour toute la durée du processus d'études, jusqu'à la mise à l'enquête d'utilité publique des projets ;
- respecter les autres participants, en évitant de diffuser des informations partielles ou déformées auprès d'un tiers extérieur à son organisme.

Ainsi, l'application de cette charte de la concertation territoriale doit permettre que s'instaurent des relations de travail de qualité dans un climat de confiance auquel les participants entendent contribuer à travers leur engagement de transparence et d'écoute.

Annexe 2 – Comptes rendus de la mission des garants de la concertation (Juin et décembre 2011)

Compte-Rendu intermédiaire des Garants de la Concertation 2^{ème} étape

Depuis le dernier Comité de pilotage (31 mai 2010), les Garants de la Concertation du projet GPSO ont observé une montée en puissance du dispositif de concertation, une radicalisation de l'opposition particulièrement dans le département des Pyrénées-Atlantiques alors que le nouveau président de son Conseil Général affiche désormais une position très favorable au projet. Le compte-rendu des Garants pour cette période (juin 2010 – juin 2011) fait état de constats et pose des perspectives souhaitables.

CONSTATS

I – L'Etat tarde à répondre aux attentes

Si, pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), Réseau Ferré de France (RFF) est en charge de réaliser la procédure de concertation puis de réaliser les lignes nouvelles, c'est l'Etat (et dans une moindre mesure les Régions et les autres collectivités territoriales) qui est le maître d'ouvrage principal de l'opération. L'Etat ne s'implique pas suffisamment dans le GPSO. Quelques éléments : Il n'y a pas eu de réponse de l'Etat aux demandes de justification des lignes nouvelles. Il n'y a eu qu'une réponse dilatoire (5 mai 2011) à la lettre du Garant (24 janvier 2011) relayant les questions posées par les élus du Pays Basque sur les échéances auxquelles on pourra considérer que la ligne ferroviaire existante ne répondra plus aux besoins du trafic, sur le nombre de trains journaliers envisagés. Si l'Etat a demandé à une mission du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de répondre aux perspectives de trafic avec l'Espagne pour justifier la création de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne, aucune conclusion n'a encore été apportée, huit mois après la commande. Il n'y a encore aucun affichage public d'une politique de transport combiné pour alléger la pression du trafic routier international de fret France/Pays Ibériques. Les Garants s'interrogent sur l'efficacité de la pression exercée par l'Etat à l'occasion de la répartition territoriale du financement de la LGV Tours-Bordeaux. Les Garants notent que des permis de construire ont pu être attribués sans consultation de RFF à Villenave-d'Ornon. Soulignons encore que le premier compte-rendu des Garants (décembre 2009) n'avait pas encore été transmis à la Préfecture des Pyrénées-Atlantiques lorsque Madame la Médiatrice était venue présenter sa mission au Préfet du Département.

Cette insuffisante implication du commanditaire principal qu'est l'Etat dans le projet GPSO handicape la procédure de concertation.

II – RFF a tenu compte des suggestions formulées au cours de la première phase

Les Garants de la concertation ont pu assister à la quasi totalité des réunions organisées. Le calendrier des réunions a été mieux organisé. Certains groupes de travail ont été remaniés pour permettre un travail plus efficace, malgré une certaine redondance de composition des groupes. La tenue des diverses réunions a été grandement améliorée avec, de la part de RFF, une attitude moins directive, une écoute plus grande des attentes et des propositions, des comptes-rendus plus complets, diffusés plus rapidement malgré quelques exceptions dues à des différends qui ont conduit à certains refus de continuer à participer à la concertation.

Suite à l'intérêt manifesté après le premier voyage d'élus sur la LGV Est-Européenne en 2010, RFF projette d'organiser un nouveau voyage sur la LGV Rhin-Rhône à l'intention

des acteurs de la concertation pour se rendre compte très concrètement des travaux de construction d'une LGV.

III – Des absences remarquées

L'insuffisante justification du GPSO a conduit à la suspension de la participation de la quasi-totalité des élus du Pays Basque aux groupes de travail et à la Commission Consultative du Département des Pyrénées-Atlantiques. Certains organismes en opposition au projet ont également suspendu leur participation (la SEPANSO notamment).

Les Garants de la Concertation constatent (et regrettent comme ils l'avaient déjà noté dans le compte-rendu de 1^{ère} étape) l'absence de participation de la SNCF et des autres grands opérateurs de transport de fret (chargeurs, routiers, transport combiné).

IV – Peu d'appropriation du GPSO par les collectivités territoriales

On observe une cristallisation des réactions sur les questions de coûts et d'environnement mais peu ou pas de prise en compte du GPSO pour l'aménagement du territoire : schéma de cohérence territoriale (SCOT), plan local d'urbanisme (PLU), carte communale (CC), agenda 21, pour anticiper et évaluer les effets économiques du GPSO. Néanmoins, une partie des futurs riverains des Lignes à Grande Vitesse (LGV) émet le souhait d'aboutir au plus vite à des solutions de compensation.

V – Des stratégies d'opposition affirmées

Les oppositions déjà constatées au cours de la première étape de concertation, se sont radicalisées tout en restant républicaines. Les deux Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, les deux métropoles Toulouse et Bordeaux, affichent un soutien très fort au GPSO. Mais on note le retrait de la procédure de concertation de la grande majorité des élus des Pyrénées-Atlantiques concernés par le fuseau de 1000 mètres, qui a conduit à la suspension des réunions dans ce département. Certaines collectivités territoriales (Conseil Général du Lot et Conseil Général de l'Aveyron) ont subordonné leur financement de la LGV Tours-Bordeaux au développement et à la modernisation des lignes ferroviaires existantes. De nouvelles stratégies d'opposition ont été mises en œuvre avec notamment un renforcement de la mobilisation contre les projets de lignes nouvelles par de nouvelles associations reliant des attentes de type « pas ici » (appelé encore « nimby ») à des engagements altermondialistes. Des manifestations ont eu lieu provoquant la suspension des sondages géotechniques dans les Pyrénées-Atlantiques. La mise en œuvre de la consultation de proximité par RFF a fait naître une tribune nouvelle pour les opposants au GPSO, en incitant à répondre défavorablement à toute ligne ferroviaire nouvelle, les voies existantes étant jugées suffisantes pour répondre aux besoins du trafic estimé.

VI – Des pratiques peu adaptées pour la bonne marche de la concertation

Lorsqu'il y a problème, il est courant pour l'Etat de désigner un médiateur ou une commission d'experts dont les conclusions éclairent souvent la position du décideur. Ainsi, alors que des garants de la concertation ont été désignés par RFF après accord de la Commission Nationale du Débat Public, chargés de trois missions (observation et analyse, facilitation des échanges, recours), l'Etat a néanmoins désigné une Médiatrice, à la demande des élus, pour le tronçon sud du marais d'Orx – frontière espagnole. Suite à l'affirmation que la ligne ferroviaire existante suffisait à répondre aux besoins de trafic (confortée par l'étude CITEC), l'Etat a encore saisi le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable pour apporter des réponses aux contestataires ; la réponse de cette mission toujours en attente depuis octobre 2010 sera donnée à la Ministre en charge des transports.

Ces faits font naître des réflexions de la part des Garants : est-il nécessaire de doubler les attributions du garant par celle d'un Médiateur ? Ne serait-il pas nécessaire de mieux prendre en compte les missions des Garants de la concertation ? Les conclusions du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable seront très vraisemblablement contestées à cause de la forme prise par cette demande. En effet, ce qu'attendent les citoyens c'est moins une nouvelle expertise qu'une confrontation des résultats d'expertise en présence des auteurs et des commanditaires. Le public admet de moins en moins sans discussion les expertises. En revanche, pour faire accepter les choix, il importe de confronter les raisonnements. L'appropriation du GPSO par les acteurs ne passe pas par un système d'expertise/contre expertise, mais par l'examen transparent et le partage des objectifs, des hypothèses, des méthodes.

SUGGESTIONS

La procédure de concertation est à mi-parcours. Désormais, avec le choix du tracé définitif, il y aura une simplification des incertitudes au moins dans les implications géographiques. De plus, la représentation du tracé en trois dimensions va permettre de bien visualiser l'insertion des lignes nouvelles dans le paysage. Ce sont autant d'éléments nouveaux qui pourront permettre de clarifier pour le public, et notamment pour les riverains, le projet des lignes nouvelles GPSO. Toutefois, il paraît indispensable aux Garants de la concertation de tenir compte des suggestions suivantes, en rappelant que le GPSO doit répondre aussi à une revalorisation et au développement de la desserte ferroviaire dans les deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

I – Répondre aux interrogations

L'Etat ne peut plus raisonnablement faire attendre davantage les élus et le public pour notamment clarifier les estimations contestées de trafic attendu pour les voyageurs et pour le fret à échéance de 10, 20 ans sur les lignes ferroviaires existantes et sur les lignes nouvelles. Pour le fret, il serait indispensable de préciser la place faite au passage par le côté atlantique compte tenu des autres options transfrontalières possibles dans les Pyrénées. Rappelons les termes de la lettre du Ministre en charge des transports (27 septembre 2010) : « la concertation engagée lors de la première phase des études a montré que les fondements des projets ne sont pas toujours compris, qu'il s'agisse des trafics attendus ou des rapports entre les lignes existantes et les lignes nouvelles. Un effort de clarification nous apparaît nécessaire. »

RFF devrait faire connaître les conditions d'alimentation électrique nécessaire au GPSO, l'origine des matériaux nécessaires à la construction des lignes nouvelles, préciser le devenir des terrains impactés par les lignes nouvelles.

II – Mieux prendre en compte les effets internationaux du GPSO

Il a été créé un groupement européen d'intérêt économique Vitoria - Dax chargé de veiller à la coordination des opérations et à la cohérence des solutions choisies de part et d'autre des Pyrénées pour la ligne Sud Europe Atlantique. Il importerait, toutefois, d'aller au-delà des seuls aspects techniques de la coopération internationale. Concernant les voyageurs, l'Etat, les collectivités territoriales, les Chambres de Commerce, devraient mieux prendre en compte les effets LGV sur les échanges économiques et culturels avec les Pays Ibériques. Concernant le fret, l'Etat, les collectivités territoriales, les Chambres de Commerce, mais aussi et surtout les opérateurs de transport, devraient définir et mettre en oeuvre les conditions nécessaires pour un report modal massif route/rail, complémentaire du report route/mer, avec des scénarii tenant compte des effets de l'ouverture du Port de Sines

aux navires transatlantiques porte-conteneurs et, à moyen terme, du développement des échanges avec l'Afrique du nord (projet de tunnel ferroviaire entre l'Espagne et le Maroc).

III - Développer l'offre ferroviaire régionale pour les voyageurs en Aquitaine et en Midi-Pyrénées

Le GPSO est trop souvent réduit aux seules lignes nouvelles. Tant dans la décision du conseil d'administration de RFF suite au débat public (décisions du Conseil d'Administration RFF du 13 avril 2006 et 8 mai 2007) que dans la lettre du Ministre en charge des transports (27 septembre 2010), est affirmée la nécessité pour les LGV d'améliorer l'accessibilité du sud et de l'est de l'Aquitaine ainsi que du sud-ouest de Midi-Pyrénées. Un « plan qualité » des lignes existantes a été demandé pour la Région Aquitaine à l'image du plan rail en Midi-Pyrénées. C'est le système ferroviaire de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées dans son ensemble qu'il importe de moderniser et de développer tant pour les voyageurs que pour le fret.

En parallèle à la procédure de concertation pour les projets de LGV, il importe de montrer comment l'Etat, les Régions, RFF, la SNCF et les autres opérateurs ferroviaires de transport vont dynamiser le territoire de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées en développant le réseau ferroviaire existant par la coordination des liaisons TGV/SR-GV/TER.

IV – Anticiper le nouveau développement territorial

Le nouveau maillage ferroviaire de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées (LGV, SR-GV, TER) va modifier les territoires de vie des habitants. Les collectivités territoriales (notamment Conseils Généraux, intercommunalités, communes) devraient être incitées à construire des schémas de cohérence territoriale, des plans d'urbanisme, des agenda 21 anticipant les effets des innovations prévisibles.

Le 9 juin 2011



Jean-Michel Uhaldeborde
Garant lot n°1



Jean-Pierre Wolff
Garant lot n°2



André Etchelecou
Garant lot n°3

Compte-Rendu des Garants de la Concertation
2^{ème} étape, période juillet-décembre 2011

Le 23 juin 2011 a été remis au COPIL réuni à la préfecture d'Aquitaine, le *Compte-rendu intermédiaire de la 2^{ème} étape*. Les trois Garants de la concertation complètent ce *Compte-rendu intermédiaire de la 2^{ème} étape* par des appréciations plus qualitatives après sept mois supplémentaires pour aboutir à l'adoption d'un projet de tracé définitif de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse.

Après les décisions prises suite au COPIL du 23 juin 2011, on a basculé dans une autre phase du processus de concertation qui entre dans des considérations beaucoup plus opérationnelles et géographiquement très précises. En témoignent les ordres du jour des réunions aux contenus très concrets puisque portant sur les gares, sur les accès, sur les dispositifs de protection phonique et bientôt sur les ouvrages d'art, sur la circulation et les arrêts des trains.

Même si, à nos yeux, avant que ne soit prise la décision de lancer l'enquête d'utilité publique, les difficultés inhérentes à ce projet et à la procédure engagée pour le porter ne sont pas toutes suspendues, il n'en demeure pas moins qu'avec quelques mois de recul, nous notons une attention et une écoute au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), bien plus grandes de bon nombre de citoyens et d'élus. Si les améliorations apportées à la démarche de concertation et de consultation du public y ont contribué et ont permis d'apaiser certaines oppositions, des tensions initiales persistent et de nouvelles se sont manifestées. L'évolution significative de ce processus d'implication d'une multiplicité d'acteurs au cours de la dernière période, laisse entrevoir un changement de nature qui invite à un examen plus approfondi de ses différentes pistes d'explication.

I – Les améliorations contrastées de la concertation et de la consultation du public

En dépit du reproche maintes fois formulé par nombre d'élus locaux ou de représentants d'associations d'une absence de concertation, force est de relever les efforts d'amélioration, certes contrastée, des démarches de concertation et de consultation du public engagées par Réseau Ferré de France (RFF).

I.1 – L'attention au fonctionnement des instances de concertation

Tirant les enseignements des séquences antérieures, RFF a intégré différentes recommandations (espacement des réunions, qualité des comptes-rendus, délais de réponse, qualité des présentations cartographiques éclairantes par leur précision et la diversité des informations apportées). Sans que toutes les marges de progrès soient épuisées et que des griefs aient pu parfois être formulés (circulation de l'information, porter à connaissance de contributions), des améliorations ont marqué la conduite et le contenu des réunions des instances de concertation (groupes de travail, commissions consultatives, réunion d'association, groupes « gares »).

Selon les thèmes, et donc la qualité des participants, la tonalité de la concertation a épousé l'intensité des enjeux. A titre de simple illustration, les groupes de travail « infrastructures », à forte composition de « techniciens » (moins porteurs d'une légitimité « contestatrice » du projet de ligne nouvelle que les élus ou les associations), ont réellement

fonctionné sur le mode de la concertation. Les séances de travail ont permis d'envisager les divers chantiers (insertion, rétablissements etc.) en bonne intelligence et d'envisager les possibilités d'utilisation ultérieure des infrastructures d'accompagnement du chantier ou des « à-côtés » de la ligne nouvelle. Autre tonalité, les réunions des groupes de travail « Environnement-Développement durable » ou « Patrimoine » ou encore des associations, ont été plus ponctués d'échanges parfois vifs et de postures revendicatives et de contestation des méthodes mobilisées (calculs pour la mise en œuvre de protections phoniques, identification des bâtis affectés par le tracé, dispositifs de protection des ressources hydrauliques etc.). La même insatisfaction s'est affirmée au vu des réponses prudentes et adossées au respect des procédures formulées par RFF sur les délais de connaissance des expropriations et des dédommagements.

En termes de participation des acteurs, les appréciations que les Garants peuvent porter sont mitigées. Quantitativement, elle a été variable selon les groupes de travail. Qualitativement, nous devons encore souligner (à l'exception des rencontres concernant les gares), l'absence d'opérateurs essentiels (comme les opérateurs de transport notamment la SNCF, les chargeurs, les opérateurs ferroviaires de proximité, de transport combiné, d'autoroute ferroviaire, de transport routier).

I.2 – Les ambiguïtés de la consultation du public

Les Garants notent l'importance du dispositif que RFF a mis en place pour faire participer le public au partage d'informations (notamment 300 000 envois de la Lettre d'information n°11 dans les boîtes aux lettres des habitants des 148 communes). A l'exception notable de la quasi totalité des communes de la frange Côte Basque des Pyrénées-Atlantiques (pour lesquelles, au demeurant, le calendrier du quatrième temps de la consultation a été décalé), les mairies ont accueilli le matériel de consultation du public informé de l'opération par voie de presse locale. Le public a pu ainsi s'exprimer, répondre aux questions et aux sollicitations de propositions, par voie postale ou via internet.

Au regard des moyens déployés, les résultats peuvent être jugés, au premier abord, ambivalents et, en seconde analyse, décevants. On peut a priori se réjouir de l'accroissement du taux de réponse notable dès la deuxième vague de consultation. Au-delà du succès quantitatif, en revanche, qualitativement, les enseignements et les propositions sont modestes. Selon les territoires - saisis au stade de la restitution des résultats au niveau départemental -, l'intérêt manifesté pour la consultation est très variable, y compris d'une vague à l'autre. Elle reflète assez fortement le degré de mobilisation des populations en opposition au projet de ligne nouvelle. La consultation, telle qu'envisagée et conçue par RFF, a été détournée de son esprit et de son objet. Elle a été l'occasion d'une manifestation, orchestrée par l'utilisation de la capacité de sensibilisation et de mobilisation qu'offrent les réseaux sociaux, d'hostilité au projet de réalisation d'une ligne nouvelle et de revendication d'une utilisation des lignes existantes rénovées.

Ce processus de détournement et de retournement de la consultation, hautement prévisible, marque toutes les limites de l'exercice et de la méthode développée, sans qu'une alternative robuste émerge de l'expérience. En tout état de cause, ce mode de consultation devra être lucidement évalué si l'on souhaite en limiter les biais au regard de l'objectif souhaitable et louable qui en a dicté la mise en œuvre.

II – Les tensions entre apaisement, persistance et émergence

II.1 Des tensions en recul sur plusieurs secteurs géographiques

Globalement, les difficultés rencontrées jusqu'au COPIL du 23 juin 2011, semblent, pour certaines, s'être estompées même si des formes de contestation pourront encore s'exprimer pour la suite du projet. Nous pouvons noter que le Collectif Régional Union pour la Sauvegarde des Villages (USV) qui, après avoir obtenu de M. le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, l'étude d'un fuseau alternatif, a pris acte de la décision, même si celle-ci ne répond pas à ses attentes, de Madame la Ministre dans le choix du fuseau présenté au dernier COPIL.

De même des élus (conseillers généraux, maires, présidents d'intercommunalité), initialement réticents au GPSO (du moins dans sa réduction à la création d'une LGV), admettent qu'il se fera et optent pour une position d'accompagnement du projet. Nous trouvons deux cas de figure très différents. Le premier correspond aux situations conflictuelles rencontrées autour du GPSO et que l'on peut trouver dans des territoires aussi bien ruraux et qu'urbains. Le second cas, dont on ne parle guère, concerne les situations où les tensions furent marginales et où les élus ont toujours porté le projet, persuadés d'en tirer des bénéfices au moment de sa réalisation.

Le premier cas de figure touche des secteurs où les blocages étaient nombreux et lourds qui remettaient en cause partiellement ou plus fondamentalement l'intégralité des projets comme la sortie urbanisée et viticole de Bordeaux, comme le « triangle » de Captieux. On observe des évolutions dans certains territoires (Castelsarrasin, Montbartier, Saint-Rustice, par exemple) avec la levée partielle ou totale des oppositions précédentes. Dans ces circonstances, les élus attendent impatiemment la poursuite du processus de concertation pour plusieurs raisons bien différentes. Nous en avons repéré quelques-unes. Des arrêtés préfectoraux soumettent à la consultation de RFF les demandes de permis de construire dans le périmètre d'études de la ligne nouvelle. Le sursis à statuer que peut demander RFF (1/3 des demandes d'avis) a une durée de 2 ans. Pour cette raison qui handicape une partie de leur territoire, les élus souhaitent voir les procédures aboutir le plus rapidement possible. La question des rétablissements des voies locales est aussi une phase délicate pour ces élus qui doivent répondre à leurs administrés sur ce point. L'engagement de RFF permet de les aider à passer ce cap difficile par rapport aux critiques, par rapport aux demandes et parfois par rapport à des attaques plus directes de leurs actions.

Quant au second cas de figure, les élus attendent avec impatience la poursuite du GPSO et se projettent déjà dans les anticipations de projets de valorisation des retombées en matière de développement économique de leurs territoires. Ils ont tourné une page face aux premières hésitations qu'ils avaient pu rencontrer. RFF a su les rassurer quant à sa capacité à les accompagner efficacement dans ce processus comme des élus de la LGV Rhin-Rhône ont pu en attester à l'occasion du voyage organisé par la mission GPSO en novembre.

II.2 Au Pays Basque, des questions toujours en attente de réponse

Parmi les oppositions, celle du Pays Basque au sud de Bayonne reste toujours très présente avec un questionnement permanent sur la nécessité d'une ligne nouvelle.

Dans les situations de controverses, la justification des projets et l'approche par les personnes en charge des décisions, sont des clefs essentielles de règlement des conflits. Le renouvellement du Préfet coordinateur du GPSO et du Préfet des Pyrénées-Atlantiques ont contribué à atténuer l'amplification des réactions négatives au Pays Basque. Les élus locaux se sont sentis plus écoutés, les sondages géotechniques prévus ont été suspendus, la 4^{ème}

consultation prévue par RFF a été retardée pour les Pyrénées-Atlantiques, tout comme le comité consultatif, un observatoire des trafics a été mis en place par l'Etat. Toutefois, les questions "de bon sens" sur les trafics ferroviaires observés et attendus restent encore des éléments majeurs de blocage. Une très grande majorité des maires des communes concernés par le fuseau de 1000 mètres sont absents des réunions même si beaucoup reconnaissent une très nette amélioration des relations tant avec l'Etat qu'avec RFF.

L'expertise commanditée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) sur les trafics fret et voyageurs ne convainc toujours pas les opposants du Pays Basque de l'utilité d'une ligne nouvelle. L'expertise du CGEDD affine les évaluations faites à l'époque du débat public en tenant compte des effets ralentisseurs de l'évolution économique qui, depuis le débat public, retarderait d'une dizaine d'années les volumes de trafics attendus. La ligne nouvelle au sud de Dax étant une ligne mixte fret/voyageurs, est essentiellement justifiée par l'importance du trafic de fret ferroviaire attendu, et par la vitesse pour les trains de voyageurs (220 km/h). Les opposants à la ligne nouvelle pour la partie de l'itinéraire au sud de Bayonne avancent des arguments auxquels il importe de répondre tout particulièrement en définissant très concrètement les objectifs visés par la construction d'une ligne nouvelle au sud de Bayonne.

Les Garants de la concertation avaient alerté les décideurs, dans le compte-rendu de 1^{ère} étape puis dans le compte-rendu intermédiaire de 2^{ème} étape, sur la nécessité de clarifier, pour le fret, la politique de transport combiné, et, pour les voyageurs, le programme des dessertes régionales cadencées dénommées SR-GV. N'est-il pas compréhensible que l'on puisse s'interroger :

- sur le réalisme d'une perspective de tonnage de fret ferroviaire qui passerait de 1,5 million de tonnes par an aujourd'hui à plus de 20 millions de tonnes d'ici une vingtaine d'années ? Sauf à le justifier par des projets de transfert modal de la route vers le rail élaborés avec des opérateurs de transport de fret (chargeurs, opérateurs ferroviaires de proximité, opérateurs de transport combiné, autoroute ferroviaire, opérateurs de transport routier ...).

- sur le réalisme de l'ambition annoncée de 40 à 50 sillons par jour et par sens pour le transport régional de voyageurs à échéance de 2020 ? Sauf à démontrer la planification financière d'un tel programme.

Les Garants de la concertation attirent à nouveau l'attention, avec le CGEDD (Rapport n°007450-01 p. 18), sur l'impérieuse nécessité de traduire en objectifs concrets et lisibles par le public, les perspectives prévues du transfert modal route/rail pour le fret, le programme de desserte cadencée SR-GV et TER pour les voyageurs, cela dans une complémentarité de stratégies française et espagnole.

II.3 De nouvelles tensions pour le secteur d'Agen

La Communauté d'agglomération d'Agen et plusieurs de ses communes à titre individuel remettent en cause les propositions de RFF. Le contexte est sans doute très particulier, mêlant un épisode difficile mais dépassé du choix de la gare retenue pour desservir Agen par TGV à des modifications du tracé de la ligne nouvelle qui ont eu lieu cet été. Pour résumer, Agen contrairement à Montauban défendait lors du débat public de 2005, l'idée d'une desserte de la gare classique en plein centre-ville de cette préfecture, et directement connectée aux relations régionales et locales. Suite aux élections municipales de 2008 et avec l'arrivée d'une nouvelle majorité politique, Agen et la Communauté d'agglomération d'Agen ont opté pour la création d'une gare sur la ligne nouvelle, mais ce choix même s'il est partagé par de nombreux élus, a été discuté par certains partisans d'une desserte de la gare centrale.

Même si les principaux élus de l'agglomération d'Agen maintiennent leur engagement envers le projet de ligne nouvelle au sud de la Garonne, il n'en demeure pas moins que leur volonté de faire aboutir plusieurs de leurs revendications (question du franchissement de la Garonne, desserte ferroviaire de la nouvelle gare, protection du patrimoine, de l'habitat et d'activités économiques,...) peut être perçue comme un encouragement par des associations qui rejettent globalement au nom du développement durable ce projet, et qui revendiquent l'amélioration de la ligne ferroviaire existante.

Cette crispation nouvelle pourrait être évitée si la mission GPSO et l'ensemble des collectivités territoriales reprenaient les points de blocage pour trouver une solution la moins défavorable possible pour tous les acteurs concernés.

III – L'évolution et l'évaluation de la concertation

La réalisation d'un projet d'infrastructure de transport aussi ambitieux, à la fois structurant et perturbant pour les hommes et les activités des territoires traversés, s'inscrit dans un temps nécessairement étiré. L'une des difficultés, alors que l'environnement économique et social et que les conditions financières et de sensibilité de la société à de nouvelles valeurs (environnementales, patrimoniales, paysagères) ont évolué, est d'assurer la cohérence et la continuité dans le temps de décisions considérées, à chaque étape, comme acquises et donc, en quelque sorte, irréversibles. La difficulté est accrue par les ruptures de continuité imposées dans la conduite du projet par des procédures précises garantissant une mise en œuvre respectueuse des principes d'un Etat de droit et de protection d'intérêts particuliers légitimes. De sa conception à sa mise en exploitation, le projet alterne ainsi en périodes de temps forts et en périodes, plus ou moins longues, de temps mort. Le débat public (2005-2006) et la détermination du tracé (2009-2012), sont deux temps forts séparés par une période de temps mort. Si l'on n'en fait pas un meilleur usage, la période conduisant de la décision du tracé à l'enquête publique en 2013 (nouveau temps fort), risque de constituer un nouveau temps mort.

Pourtant cette succession de temporalités, le temps du débat public, le temps du GPSO et les temps qui nous séparent de la mise en fonctionnement des lignes nouvelles, engagent les acteurs à prendre en compte le temps étiré et saccadé du projet qui oscille entre surplace et accélération. La perception de ces différentes phases est fonction de tous les acteurs qui participent de près ou de loin à ce projet. Les élus, les milieux socio-économiques, les associations et les populations, ont montré durant ces moments de la concertation des attentes différentes et communes à la fois. À chaque étape de l'avancée de ce projet d'aménagement ferroviaire et territorial, les espérances furent différentes et elles continueront de l'être.

Néanmoins, les Garants, sensibles au contexte global qui impacte tous les projets d'aménagement, et à l'écoute des populations, attirent l'attention de l'ensemble des partenaires sur le basculement des attentes, tant précises de personnes directement impactées par le choix du tracé que, plus diffuses, des populations desservies par le GPSO. Suite au COPIL du 9 janvier 2012 et de la décision ministérielle qui devrait suivre, les Garants souhaitent que les prochaines étapes du projet tiennent compte de l'impératif d'aboutir et de continuer à accompagner de la même façon ce projet dans lequel les populations mettent maintenant beaucoup d'espoir.

III. 1 - Une nouvelle étape qualitative franchie dans le processus de concertation ?

À ce stade du GPSO, nous n'avons que quelques hypothèses pour analyser cette évolution, et nous allons en dresser une liste non hiérarchisée, mais qui amène l'ensemble des partenaires à évaluer l'évolution de sa position dans le processus de concertation.

Ce changement est-il dû en premier lieu au déclic qui s'est manifesté après le COPIL du 23 juin 2011 pour l'ensemble des acteurs portant ou gravitant autour ou contre le projet ?

Cette mutation résulte-t-elle d'une meilleure connaissance du projet par l'ensemble des acteurs ?

Ce changement s'inscrit-il pour partie, tout simplement dans une meilleure relation d'écoute, d'échange, de respect et de reconnaissance mutuelle des différents acteurs politiques, associatifs et publics avec l'Etat, avec RFF et la mission GPSO ?

Cette évolution découle-t-elle de la politique d'information, de consultation et de participation de la population aux quatre grandes étapes lancées depuis le dernier trimestre 2011 jusqu'au mois de novembre 2012 et cela malgré les résultats limités des différentes phases de consultation du grand public ?

Les campagnes d'information, faites autour du projet et de ses retombées parfois délicates et difficiles mais d'autres fois positives sur les territoires, sont-elles devenues plus efficaces ?

Les grands élus régionaux s'investissent-ils encore plus que par le passé pour porter ces projets et ainsi favoriser un consensus plus large autour du GPSO ?

Les collectivités territoriales, en particulier les Conseils généraux et les maires de nombreuses communes petites et moyennes, n'ont-ils pas fait un effort pour surmonter les intérêts personnels et locaux pour appréhender les éléments d'intérêt public ?

Les représentants de l'Etat et en particulier les préfets n'accompagnent-ils pas d'une façon plus pédagogique la mission GPSO et les élus locaux ? N'assiste-t-on pas à l'affirmation d'une volonté de leur part à « déminer » les tensions les plus fortes ?

Cette liste d'hypothèses n'est sans doute pas close pour expliquer cette évolution et d'autres éléments jouent sans doute un rôle dans non seulement l'acceptation mais aussi maintenant dans l'attente des populations du Grand Sud-Ouest pour voir se réaliser ces projets ferroviaires.

III.2 - Le défi de l'appropriation locale du GPSO

Au terme de trois années de concertation, avec le projet de tracé définitif, le processus de concertation entre dans une nouvelle phase : peut-on réussir une appropriation locale du GPSO ? Les exemples de réalisations existantes de LGV montrent l'intérêt pour les territoires traversés d'anticiper les effets de la réalisation d'une ligne nouvelle. Cela doit se traduire dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU), dans les redistributions spatiales (remembrement, économie, dessertes locales ...), avec, pour les personnes, la prise en considération de la réduction des temps de parcours consécutive à la ligne nouvelle (TaGV, SR-GV), avec, pour les marchandises, une refonte des modes de transport devenue possible avec des opérateurs ferroviaires de proximité, avec, plus globalement, une nouvelle façon de penser et d'articuler les relations territoriales.

Les Garants de la concertation souhaitent que les qualités de travail qui se sont mises en place entre tous les acteurs se renforcent pour accompagner le projet dans une phase délicate d'approfondissement des études. La pédagogie, l'écoute, l'échange et la transparence devront continuer à se renforcer pour le bénéfice de tous.

Les Garants sont conscients qu'avant l'enquête publique, plus d'une année s'écoulera, laps de temps mis à profit pour bonifier le projet par l'ensemble des acteurs, mais laps de temps trop long pour le public. Nous suggérons que l'Etat, RFF, les Régions, et les autres collectivités territoriales, élaborent une stratégie pour que l'intérêt pour le projet ne retombe pas comme cela fut le cas à l'issue des deux débats publics de 2005 et de 2006.

L'adoption d'un tracé définitif à l'issue du comité de pilotage du 9 janvier 2012 ne clôt pas la démarche de concertation du GPSO. Bien des aspects, fondamentaux pour les retombées locales, doivent continuer à être l'objet de la concertation, notamment :

- au plan technique : l'origine, les volumes, les modes de transport des matériaux nécessaires à l'infrastructure nouvelle ; l'origine, les modalités de connexions de l'alimentation électrique ; l'intégration paysagère des ouvrages d'arts (tunnels, tranchées couvertes, viaducs), des talus, des terre-pleins ; le rétablissement des voies de liaison de part et d'autre de l'infrastructure ; l'aménagement des gares et de leurs abords.

- au plan économique : le financement du coût principal (infrastructure) et secondaire (annexes : gares, abords, rétablissement des accès) de la ligne nouvelle ; la rentabilité socio-économique du GPSO.

- au plan politique : les Etats français et espagnols doivent décider d'une cohérence commune pour le franchissement de la frontière, pour l'utilisation mixte fret/voyageurs de la ligne nouvelle (sillons, calendrier progressif de mise en charge de la ligne), pour la définition de la zone internationale de part et d'autre de la frontière France/Espagne qui a des incidences sur le financement de la ligne nouvelle.

Les Garants de la concertation incitent fortement les collectivités territoriales à anticiper l'éventualité d'une réalisation de la ligne nouvelle, notamment dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU), sachant que la création de nouvelles grandes infrastructures de liaisons développe fortement les tendances existantes (accélération dans les cas de dynamique économique locale positive, déprise dans les cas de dynamique locale plutôt négative).

Suite aux débats publics des deux projets de lignes nouvelles, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, portent des projets ambitieux avec l'aide de L'Etat, de RFF et de l'Europe pour la remise à niveau du réseau ferroviaire régional avec les Plans Rail qu'elles ont initiés et mettent en application. Dans les relations parfois complexes avec RFF, les Présidents des Régions apparaissent auprès des populations régionales comme des acteurs engagés et respectueux des divergences et des oppositions exprimées tant par les élus locaux, les associations que des populations plus particulièrement touchées par le projet.

Malgré les incertitudes de financement des nouvelles dessertes régionales, il serait souhaitable que le programme nouveau de dessertes régionales par SR-GV initié par la Région Aquitaine soit beaucoup plus lisible pour les citoyens.

On note que les deux métropoles régionales Bordeaux et Toulouse auxquelles profitera avant tout l'arrivée de la ligne nouvelle, bien que soutenant le GPSO depuis le début, se sont beaucoup moins investies dans le processus de concertation et d'information des populations que les Régions. Ne serait-il pas souhaitable qu'après la décision ministérielle définissant le tracé, sans que cela remette en cause le rôle des Régions en tant que chef de

file des collectivités territoriales, de voir les deux Communautés urbaines ainsi que les autres agglomérations s'engager d'une façon plus visible dans des campagnes d'information auprès des populations ?

III.3 - Une évaluation de la démarche de concertation

Les Garants de la concertation, en accord et sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, vont mettre en place un dispositif d'évaluation de la démarche de concertation du GPSO, avec un double objectif : améliorer la démarche innovante mise en oeuvre par RFF, rendre plus efficace la mission des Garants de la concertation dont la place et le rôle sont officialisés par la loi portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle 2 de l'environnement ».

le 6 décembre 2011



Jean-Michel Uhaldeborde
Garant lot n°1



Jean-Pierre Wolf
Garant lot n°2



André Etchelecou
Garant lot n°3

Annexe 3 – Synthèse et avis du collège des acteurs locaux (Juin et décembre 2011)

Compte-rendu du Collège des acteurs locaux

Bordeaux, le 16 juin 2011

1. Le déroulé de la réunion

La réunion s'est tenue à la Résidence préfectorale le 16 juin à Bordeaux de 9h00 à 10h30 sous la présidence d'Anne-Gaëlle Baudoin-Clerc (SGAR Aquitaine) représentant le Préfet coordonnateur.

Liste des membres du CAL présents :

FNAUT Aquitaine, Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest, CFTC Aquitaine, CFTC Midi-Pyrénées, Association des maires de Gironde, Conseil Régional d'Aquitaine, Chambre des métiers de région Aquitaine, FNE Aquitaine, DREAL Aquitaine.

Ordre du jour de la réunion :

→ Partie 1 : présentation de RFF

- Rappel du calendrier GPSO
- Bilan final de la concertation étape 1
- 1er bilan de la concertation étape 2 et de la consultation du public

→ Partie 2 : recueil de l'avis des membres du CAL sur :

- le dispositif de concertation/consultation de l'étape 2
- les propositions de concertation/consultation fin étape 2

→ Partie 3 : compte-rendu de la mission des garants.

2. La synthèse des avis et remarques des membres du CAL

Après la présentation des bilans de la concertation étape 1/étape 2, les membres du CAL n'ont pas fait d'observations, ni de remarques sur le dispositif de concertation/consultation prévu pour l'étape 2 du projet et sur les propositions de RFF pour la suite de l'étape 2.

D'autres sujets à caractère général ont en revanche été abordés.

a. Monsieur Daniel DELESTRE, SEPANSO / FNE Aquitaine

Il indique les raisons de la participation épisodique de la FNE à la concertation : l'absence de réponses de la part de RFF aux problématiques suivantes :

- Les aspects socioéconomiques du projet.
- L'impact du projet sur le prix du billet de train. Daniel Delestre demande que les citoyens disposent de l'information en toute transparence : « Il faut dire aux citoyens que si le train circule plus vite, il sera plus cher ».

- La consommation énergétique des TàGV (corrélation entre la vitesse des trains et la consommation énergétique). Cette question doit être au cœur du débat de GPSO compte tenu du contexte actuel de la fourniture énergétique.

Il a également manifesté son opposition au projet : « Les projets de LGV au sud de Tours (incluant le GPSO), qui représentent un investissement total de 17 milliards d'euros, risquent d'être un fiasco financier ».

Réponses apportées par RFF :

Le coût

Les 17 milliards d'euros (ordre de grandeur) comprennent la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux déjà engagée et pas uniquement GPSO.

Les aspects socioéconomiques du projet

RFF ne dispose pas aujourd'hui de tous les éléments nécessaires pour réaliser un bilan socioéconomique précis du projet : stabilisation des hypothèses de trafic, choix d'une seule hypothèse de tracé et évaluation. Le bilan socioéconomique du projet sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, qui permettra de confronter les caractéristiques du projet, les conditions de sa réalisation et sa pertinence.

L'impact du projet sur le prix du billet de train

Le prix du billet de train évolue par rapport à des données macroéconomiques. Il ne peut pas être estimé à l'horizon 2020-2030.

Le prix du péage pour les opérateurs ferroviaires est en revanche estimé et pris en compte dans le bilan économique pour préciser sa capacité d'autofinancement.

La consommation énergétique des trains

Les conditions d'alimentation électrique de la ligne nouvelle sont en cours d'étude car elles sont fonction des caractéristiques de la ligne et de la vitesse des trains. Au-delà de 160 km/h, la consommation énergétique des TGV augmente en fonction du carré de la vitesse.

Une réflexion d'ensemble est conduite par RFF avec RTE, mais aussi avec les constructeurs de matériel roulant ; dans les Landes, l'alimentation de la ligne à partir d'énergie renouvelable est à l'étude. RFF rappelle son engagement à enfouir les lignes électriques entre les lignes à très haute tension et les sous-stations électriques.

Le bilan énergétique fera partie du bilan économique. Il est fonction de l'utilisation du train mais aussi des autres modes. Les 1ères simulations du Bilan Carbone© montrent qu'en 7 ans d'exploitation (au lieu de 12 à 15 ans selon les projets de LGV) les émissions de gaz à effet de serre générées par la construction et l'exploitation du GPSO seront compensées. C'est donc positif.

b. Monsieur Jean-Jacques BOISSEROLLE, CFTC UR Aquitaine

Ses interrogations ont porté sur la desserte Béarn-Bigorre.

- Qu'en est-il de l'étude du barreau direct entre Puyô et Pau ?
- La desserte Béarn-Bigorre va-t-elle faire l'objet d'une concertation ? Fait-elle partie de GPSO ?

Réponses apportées par l'Etat et RFF :

Aujourd'hui, la desserte Béarn-Bigorre via le shunt de Dax, telle que retenue suite au débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, est en suspens.

De nouvelles études pour l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre ont en effet été réalisées et ont permis de proposer plusieurs scénarios.

En raison de l'ampleur de l'opération, la saisine par RFF de la Commission nationale du débat public est nécessaire afin que celle-ci se prononce sur l'opportunité d'organiser un débat public pour ce projet sur la base des quatre scénarios étudiés. Ce débat pourrait avoir lieu, si la CNDP en confirme la nécessité, à l'horizon 2012-2013 et les conclusions rendues avant le démarrage de l'enquête d'utilité publique du GPSO. RFF travaille actuellement sur le dossier de saisine de la CNDP.

3. Le compte-rendu de la mission des garants

André Etchelecou a fait part de l'avis des 3 garants sur plusieurs points :

- L'Etat tarde à répondre aux attentes des acteurs, en particulier sur les perspectives de trafic avec l'Espagne. C'est dommageable pour la concertation.
- L'Etat devrait également s'engager dans une politique de transport combiné fret/voyageurs.
- RFF a tenu compte des suggestions formulées au cours de la première phase.
- Des absences ont été remarquées lors de la concertation ; elles sont dommageables à la réussite de la concertation : élus du Pays Basque, Sepanso, SNCF et autres opérateurs de transport de fret...
- Il y a peu d'appropriation du GPSO par les collectivités territoriales et de réflexion de leur part sur les incidences économiques du projet et sur l'aménagement du territoire.
- Ils constatent l'affirmation des stratégies d'opposition et l'apparition de nouvelles :
 - o Renforcement de la mobilisation contre le projet par de nouvelles associations reliant des attentes « nimby » à des engagements altermondialistes.
 - o Très bonne appropriation de la consultation du public par les opposants au GPSO.
- Certaines pratiques sont peu adaptées à la bonne marche de la concertation, comme par exemple la nomination par l'Etat d'un médiateur au Pays Basque ou la mission confiée au CGEDD. Pour les garants, les conclusions de telles démarches ne doivent pas faire l'objet d'une simple annonce mais expliquées dans le cadre de réunions.

André Etchelecou a ensuite exposé les suggestions des garants pour la suite du projet :

- Répondre aux interrogations des élus et des habitants, en particulier sur les prévisions de trafic.
- Mieux prendre en compte les effets internationaux du GPSO. Il faudrait approfondir les effets du GPSO sur les relations avec les Pays Ibériques.
- Développer l'offre ferroviaire régionale pour les voyageurs en Aquitaine et en Midi-Pyrénées.
- Expliquer les conditions d'alimentation électrique nécessaire au GPSO, l'origine des matériaux nécessaires à la construction des lignes nouvelles, préciser le devenir des terrains impactés par les lignes nouvelles.
- Anticiper le nouveau développement territorial dans les démarches de SCOT, PLU, Agenda 21, ...

En réponse à l'intervention des garants sur les perspectives de trafic, le rapport de la mission d'expertise du CGEDD, demandée par le Ministre dans son approbation ministérielle du 27/09/2010, a été abordé d'abord par l'Etat, puis par RFF.

L'Etat a précisé que la mission du CGEDD a aujourd'hui remis son rapport à la Ministre et que le Préfet coordonnateur du GPSO prévoit d'organiser une réunion le 21 juin prochain afin de présenter ce rapport aux élus du Pays Basque. RFF a indiqué que le contenu de cette étude allait permettre d'engager une réflexion et une concertation dans différents domaines (aménagement de la ligne existante, pertinence du projet, bilan socioéconomique). La Région Aquitaine a confirmé que ce rapport permettrait d'apporter toutes les réponses aux interrogations des différents acteurs.

Madame Sophie RIBETON, Association des Maires de Gironde, a fait part du besoin des maires de disposer d'informations sur l'indemnisation des personnes concernées par les acquisitions foncières, et de la nécessaire l'anticipation des incidences du projet sur l'aménagement du territoire.

RFF a indiqué que la réflexion sur l'aménagement du territoire et GPSO était abordée par RFF dans le cadre des groupes de travail GT8 « Gares et dynamiques territoriales ».

Compte-rendu du Collège des acteurs locaux Bordeaux, le 13 décembre 2011

1. Le déroulé de la réunion

La réunion s'est tenue à Bordeaux, de 9h30 à 11h30, à la résidence préfectorale, sous la présidence d'Anne-Gaëlle BAUDOUIN-CLERC (SGAR Aquitaine), représentant le Préfet coordonnateur.

Une vingtaine de personnes était présente, dont les membres du CAL suivants : CFTC Aquitaine, FO Aquitaine, Association des Maires de Gironde, Association des maires du Lot-et-Garonne, Conseil régional d'Aquitaine, DREAL Aquitaine, DRAAF Aquitaine, Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest, Chambre d'agriculture de la Gironde.

Ordre du jour de la réunion :

→ Partie 1

Présentation par RFF du bilan de la concertation/consultation pour l'étape 2 du GPSO.

→ Partie 2

Présentation par les garants du compte-rendu de leur mission.

→ Partie 3

Présentation par RFF des orientations générales du dispositif de concertation/consultation pour l'étape 3 du GPSO.

→ Partie 4

Recueil de l'avis et des propositions des membres du CAL sur le bilan de l'étape 2 et les orientations pour l'étape 3.

La présentation de RFF ainsi que le compte-rendu de la mission des garants sont disponibles sur le site Internet du projet, www.gpso.fr.

2. La synthèse de la présentation des garants

Les garants de la concertation étaient représentés par André Etchélecou, garant pour le lot 3 (Dax-Frontière espagnole). Lors de sa présentation, il a souligné les points suivants.

Les garants perçoivent que le projet commence à être mieux compris. Ils ont observé une écoute plus attentive de la part des acteurs. Cela s'explique par 2 raisons essentielles : les aspects du projet sont désormais plus concrets et ses incidences géographiques plus précises. Les principaux sujets de réactions et de discussion sont les suivants : méthode pour mesurer le bruit, emprises et dessertes à rétablir.

Les garants notent également une écoute et une attention plus fortes portées par le Préfet d'Aquitaine et celui des Pyrénées-Atlantiques au Pays Basque, en témoigne la mise en place de l'Observatoire des trafics ou la suspension des sondages géotechniques.

Concernant l'information du public, il y a eu une montée en puissance de la consultation avec 4 temps organisés lors de l'étape 2. Mais les résultats sont mitigés, considérant le fait que ces temps de consultation sont une tribune pour les opposants. Dans ce contexte, est-ce le meilleur moyen d'informer le public ?

Les garants ont constaté que la concertation avait permis d'atténuer certaines tensions, par exemple à Bernos-Beaulac, Castelsarrasin, Montbartier ou Saint-Rustice. D'autres perdurent comme à Agen ou au Pays basque. Si l'on n'a pas réussi à atténuer les tensions au Pays basque, c'est parce que des questions considérées de bon sens posées par les élus restent en suspens. Il faut expliquer et justifier les prévisions de trafic fret qui passerait de 1,5 à 20 millions de tonnes en 15 ans, ainsi que les 50 liaisons régionales par jour et par sens.

Ces différentes questions méritent des réponses ; il faut argumenter de manière à lever les interrogations. Pour justifier l'augmentation attendue du transport ferroviaire de marchandises, il faudrait expliquer la politique de transfert modal de la route vers le rail et afficher la cohérence entre les politiques française et espagnole.

La démarche de concertation est rythmée par des temps forts et des temps morts. Les temps forts ont été les débats publics 2005-2006, la concertation 2009-2011 puis au moment de l'enquête d'utilité publique en 2013. L'on peut qualifier la période qui va s'ouvrir, consacrée à la préparation de l'enquête d'utilité publique (EUP), de temps mort. Pour les garants, il est nécessaire de poursuivre la concertation pendant la phase de préparation de l'EUP. Elle pourrait porter sur les thèmes suivants : incidences locales du projet, rétablissements des accès de part et d'autre de la voie ferrée, insertion paysagère, alimentation électrique, bruit et protections acoustiques, bilan socio-économique des lignes nouvelles, coûts.

Les garants ont également fait part aux membres du CAL de leur proposition d'évaluer la démarche de concertation GPSO mise en œuvre par RFF. L'objectif est d'améliorer la démarche sur la base de l'analyse de ce qui a fonctionné, de ce qui a moins bien fonctionné, de la mission des garants ... Cette proposition d'évaluation a été soumise à la CNDP pour une réalisation en 2012 et 2013 avant l'enquête d'utilité publique.

Réponse de l'Etat

Anne-Gaëlle BAUDOUIN-CLERC a indiqué que l'articulation entre les politiques de transport française et espagnole est bien réelle et progresse de manière intéressante. Le GEIE Vitoria-Dax illustre cette collaboration franco-espagnole, sa mission étant de veiller à la coordination des opérations et à la cohérence des solutions choisies de part et d'autre des Pyrénées.

Les études de deux hypothèses de tracé sur la commune de Biriou sont un autre exemple de cette collaboration franco-espagnole.

3. Les orientations générales du dispositif de concertation/consultation pour l'étape 3 du GPSO

En complément des informations présentées dans le diaporama, RFF a souligné sa volonté de poursuivre la démarche de concertation tout en l'adaptant à l'objectif de cette nouvelle étape.

L'étape 3 du GPSO consiste à préparer le dossier d'enquête d'utilité publique ; les sujets à soumettre à la concertation seront donc complètement différents des étapes précédentes. La concertation n'a plus pour objectif de co-construire le projet et le tracé des lignes nouvelles, mais d'accompagner la réalisation de l'étude d'impact. L'enjeu de la concertation est de partager et de se mettre d'accord sur le contenu de l'étude d'impact à chaque étape-clé de sa réalisation : l'état initial de l'environnement, les impacts, puis les mesures compensatoires.

Le travail de pédagogie va être poursuivi en particulier sur les engagements de RFF au stade de l'enquête d'utilité publique et de l'étude d'impact du projet. En effet, il est important de comprendre que le projet ne peut être définitivement et précisément arrêté plusieurs années avant sa réalisation. Au-delà des engagements pris par RFF, certains sujets pourront encore être discutés par la suite.

4. La synthèse des avis et remarques des membres du CAL

Suite à la présentation par RFF du bilan de la concertation et à celle faite par les garants du compte rendu de leur mission, Anne-Gaëlle BAUDOUIN-CLERC demande aux représentants des différentes familles du Collège des acteurs locaux de faire part de leur avis et le cas échéant de leurs propositions.

Elle rappelle que la synthèse de ces avis sera portée à la connaissance du COPIL le 9 janvier prochain.

a. Madame Jacqueline BRET, FO Aquitaine

En tant que Vice-présidente du CESER, elle a participé en novembre 2011 à la consultation de l'institution sur le projet de tracé GPSO.

Le CESER Aquitaine s'est toujours prononcé en faveur de la réalisation du GPSO en particulier pour le report modal qu'il va permettre. Il est nécessaire de l'achever avant 2030 et ce dans sa dimension internationale, intérêt majeur du projet.

Jacqueline BRET fait part de l'inquiétude du CESER quant aux conséquences de l'opposition au Pays basque sur l'avancée et la dimension du projet. Cette opposition ne risque-t-elle pas d'entraîner un enlisement du projet et d'handicaper l'enquête d'utilité publique et le calendrier de réalisation ?

La mise en place d'un observatoire des trafics au Pays basque, en subordonnant la réalisation du tronçon transfrontalier au constat de la saturation des trafics, renforce cette inquiétude.

Concernant la concertation, elle indique que tout n'a pas été mis sur la table. Il faut répondre aux arguments des opposants du Pays basque, et donner des informations précises sur les prévisions de trafic et sur la politique de transfert modal que la France et l'Espagne entendent mener. Elle partage l'avis des garants sur les questions toujours en attente au Pays Basque (page 4 de leur compte-rendu), et souhaite que cette demande soit satisfaite.

Finalement, elle fait part du souhait du CESER d'être destinataire du rapport du CGEDD.

Réponse de l'Etat

Anne-Gaëlle BAUDOUIN-CLERC confirme que le rapport du CGEDD va être transmis au CESER et qu'il est consultable sur le site Internet du Ministère (pour rappel, lien existant également sur le site gpso.fr).

Concernant le calendrier, il est toujours conforme aux engagements de l'Etat, en particulier pour la préparation de l'enquête d'utilité publique. Elle rappelle que la décision d'engager les investissements sur la portion de ligne nouvelle comprise entre le sud des Landes et la frontière espagnole est effectivement subordonnée au constat de l'évolution des trafics depuis les conclusions du débat public.

Concernant la situation spécifique du Pays Basque, la démarche de concertation apporte aujourd'hui des résultats ; le dialogue existe aujourd'hui.

b. Monsieur Jean-Jacques BOISSEROLLE, CFTC Aquitaine

Il fait également part de ses inquiétudes quant aux incidences de la situation au Pays Basque sur l'avancée du projet. Il faut apporter des réponses aux interrogations, et expliquer précisément sur quoi sont fondées les prévisions du trafic de marchandises à hauteur de 20 millions de tonnes par an. Il y a un réel besoin de pédagogie à ce sujet. Pour être entendus, ces messages doivent être « ressassés ».

Concernant l'objectif des 40/50 liaisons régionales par jour et par sens, Monsieur Boisserolle s'interroge sur la capacité de la Région Aquitaine à les financer. Il est important que le Béarn puisse bénéficier de ces liaisons régionales, en particulier entre Pau et Bordeaux.

Une autre difficulté repose sur la différence d'écartement des rails entre la France et l'Espagne. Il y a un risque que le contexte économique empêche la réalisation de mise en conformité côté espagnol selon le calendrier prévu. Or en l'absence d'infrastructure de transport fiable, il n'y aura pas de report modal en faveur du ferroviaire.

Réponse de l'Etat

Anne-Gaëlle BAUDOUIN-CLERC précise que le besoin de pédagogie est satisfait grâce à l'observatoire des trafics.

Gérard CRIQUI (DREAL Aquitaine) a précisé que le gouvernement espagnol a arrêté en 2005 un Plan Stratégique d'Infrastructures et de Transports (PEIT), dont l'élément majeur est le développement d'un réseau ferroviaire étendu et à écartement européen (UIC). Les études relatives à la mise progressive à écartement UIC du réseau ferré existant se poursuivent et visent à améliorer d'ici 2020 les performances du système ferroviaire espagnol pour le développement du transport de marchandises.

c. Madame Sophie RIBETON, Association des Maires de Gironde

Elle a rappelé la nécessaire anticipation du projet dans l'aménagement du territoire et son indispensable prise en considération dans les documents de planification tels que SCOT, PLU... Il est important que cette problématique soit abordée en concertation.

d. Monsieur Christian BROUCARET, FNAUT Aquitaine (reçu par courrier)

La FNAUT Aquitaine n'a pu assister à la réunion. Elle a fait parvenir un courrier à Mr le Préfet coordonnateur dont les propos sont en copie du présent compte-rendu.

5. Autres sujets abordés

Monsieur PIN, maire de Roquefort (Lot-et-Garonne) et représentant de la Communauté de communes de Laplume-en-Bruilhois, a exposé la situation sur sa commune ; il est opposé au tracé proposé pour le raccordement TER entre la gare existante et la gare nouvelle de l'agglomération d'Agen, en raison surtout des acquisitions foncières qu'il nécessite.

Il rappelle que ce tracé n'était pas prévu dans le schéma directeur de l'agglomération agenaise. Il demande qu'un compromis soit recherché.

Christian MAUDET, chef de la mission GPSO, confirme qu'aujourd'hui, cette liaison TER est un élément du programme GPSO, même si elle n'était pas prévue à l'origine. L'enjeu de la concertation est de trouver une solution commune pour la meilleure insertion possible de cette liaison dans le territoire.

En conclusion, Gérard CRIQUI lève la séance en rappelant que le dispositif de concertation et de consultation serait déterminé précisément après la décision ministérielle. Ce dispositif sera conçu avec toujours le même objectif : améliorer le projet et le rendre le plus acceptable possible.

FNAUT Aquitaine
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

*

Mr le Préfet, Coordinateur du GPSO
4 bis, esplanade Charles de Gaulle
33077 Bordeaux cedex

Bordeaux, le 9 décembre 2011

Monsieur le Préfet,

Je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de la FNAUT Aquitaine à la réunion du Collège des acteurs locaux le mardi 13 décembre 2011 à 9h30.

Nous tenons à vous faire part des remarques suivantes :

La FNAUT Aquitaine note la qualité des documents fournis par RFF dans le cadre de l'étape 2 des études du GPSO.

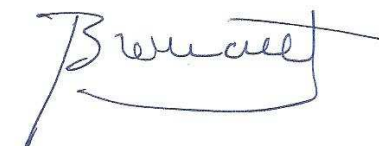
Ayant participé aux réunions de concertation, les réponses à nos interrogations nous ont été apportées.

Etant favorable au projet global, nous demandons :

- à veiller à la qualité des protections phoniques dans les zones urbanisées.
- à créer au plus vite la 3^{ème} voie indispensable au projet GPSO, qui, utilisée par les circulations ferroviaires classiques dans un premier temps, permettra une meilleure acceptabilité de la LGV pour les habitants du Sud Gironde et au-delà.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos respectueuses salutations.

Pour la FNAUT Aquitaine, le Président, Christian BROUCARET



FNAUT Aquitaine BP 16 - 33034 BORDEAUX cedex

Contact : 06 80 15 07 48 Courriel : fnautaquitaine@free.fr

Site INTERNET : <http://fnautaquitaine.fr/>

Annexe 4 – Bilans des 4 temps de consultation du public sur le tracé (Octobre 2010 – novembre 2011)

Consultation du public

1^{er} temps sur les modalités de la consultation

du 4 au 30 octobre 2010

Bilan



Sommaire

1. Introduction.....	3
2. Les modalités de consultation.....	4
2.1. Une démarche à l'initiative de RFF.....	4
2.2. Objet de la consultation.....	5
2.3. Période et lieux de consultation.....	5
2.4. Annonce de la consultation.....	6
2.5. Moyens d'information et de participation du public.....	6
• Totem GPSO.....	6
• Brochure « Les modalités de la consultation du public ».....	6
• Brochure « GPSO, l'essentiel à retenir ».....	7
• Bulletin de participation.....	7
• Site internet.....	7
2.6. La consultation en chiffres.....	8
• Méthode d'analyse.....	8
• Validité des avis.....	8
3. Synthèse des avis exprimés et suites données par RFF.....	12
3.1. Prise en considération des avis du public.....	12
3.2. Annonce et durée de la consultation.....	12
3.3. Consultation sur le site Internet du projet, www.gpso.fr	13
3.4. Réunions publiques.....	13
3.5. Calendrier de consultation.....	13
3.6. Thèmes sur lesquels le public souhaite être particulièrement informés et consultés.....	14
Les gares.....	14
Les mesures de réduction des nuisances.....	14
4. Autres thèmes abordés.....	15
4.1. Contestation de l'opportunité du projet.....	15
4.2. Expropriation : mode d'emploi.....	15
4.3. Thèmes divers.....	16
5. Conclusion.....	17
6. Annexes.....	18
Annexe 1 - Article lettre information des GPSO n°7 sur les gares.....	18
Annexe 2 - Liste des 148 communes du fuseau.....	19
Annexe 3 - Liste des 160 points de consultation du 1 ^{er} temps.....	21
Annexe 4 - la consultation : on en a parlé dans la presse.....	25

1. Introduction

Dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à réaliser deux lignes nouvelles de Bordeaux vers Toulouse et de Bordeaux vers l'Espagne.

Le GPSO a pour but l'amélioration de la desserte du grand Sud-Ouest et des agglomérations, avec la réalisation de gares nouvelles et la création de raccordements ferroviaires entre les lignes nouvelles et le réseau existant pour desservir les gares existantes.

Il inclut également la modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye en prenant en compte l'amélioration de la desserte entre Arcachon et le sud aquitain.

Pour ce projet de grande ampleur, RFF a mis en place une démarche de concertation qui implique l'ensemble des 1 000 acteurs des 6 départements et une consultation ambitieuse, en priorité auprès des 600 000 habitants des 148 communes concernées.

La consultation a pour objectif de recueillir l'avis du public avant chaque étape intermédiaire de définition du projet et de le prendre en considération dans les études.

Ce bilan synthétise le premier temps de la consultation du public qui portait sur les modalités de consultation.

2. Les modalités de consultation

2.1. Une démarche à l'initiative de RFF

RFF a élaboré une méthodologie d'études et de concertation innovante inscrite dans son protocole cadre, signé le 26 décembre 2007. Elle s'appuie sur une concertation approfondie et continue avec les acteurs locaux pour définir les caractéristiques techniques des projets de lignes nouvelles. La concertation dans chaque territoire constitue une des composantes majeures du principe de « co-élaboration » du projet qui permet d'alimenter les études et d'éclairer les décisions à prendre.

Suite au bilan de la concertation de l'étape 1 (recherche du fuseau de passage) et à la demande de la Commission Nationale du Débat Public et des garants de la concertation (cf. compte-rendu des garants fin 2009), RFF a décidé de compléter la concertation d'un dispositif de consultation du public pour accompagner l'étape 2 des études de GPSO, dont l'objectif est d'arrêter le tracé des lignes nouvelles d'ici fin 2011.

L'objectif de cette consultation directe et continue est de recueillir les avis, observations ou suggestions du public sur des aspects du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest qui le concernent.

C'est un moment important dans la vie du projet pour que chacun puisse prendre connaissance des enjeux des deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et apporte les informations qu'il juge utiles pour la meilleure conception et insertion du projet dans son environnement.

La consultation doit contribuer à définir progressivement le meilleur tracé possible, à préciser les mesures d'insertion, à évaluer les enjeux fonciers et patrimoniaux et à anticiper les conditions de réalisation des travaux. Elle doit également servir à faire partager les enjeux des services ferroviaires qui seront apportés par ces futures lignes nouvelles.

La consultation du public est organisée à chaque temps fort de l'étape 2, selon le calendrier suivant :

- **Octobre 2010** : information sur le projet (état d'avancement, programme des études et de la concertation, ...) et sollicitation de l'avis du public sur les modalités de la consultation.
- **Décembre/Janvier 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur les hypothèses de tracés ;
- **3^e trimestre 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur les résultats de la comparaison des hypothèses de tracés et sur le tracé à approfondir ;
- **4^e trimestre 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur le ou les tracé(s) proposé(s) et les mesures d'insertion à envisager.

La consultation s'inscrit dans la continuité du dispositif d'information initié depuis l'origine du projet. Le public a ainsi pu s'exprimer sur l'opportunité du projet lors des débats publics de 2005 (Bordeaux-Toulouse) et 2006 (Bordeaux-Espagne) ; la phase d'enquête d'utilité publique, offrira à nouveau l'occasion aux habitants de faire connaître leur avis avant que le projet ne soit déclaré d'utilité publique.

2.2. Objet de la consultation

Le premier temps a porté sur le dispositif de consultation mis en place par RFF. Les avis et observations exprimés devaient permettre à RFF d'améliorer si nécessaire le dispositif pour les trois temps suivants, en liaison avec les garants de la concertation.

4 questions ont été posées :

- **Que pensez-vous du dispositif de consultation du public mis en place : lieux, calendrier... ?**
- **Y a-t-il des thèmes sur lesquels vous souhaiteriez être particulièrement informés et consultés : gares, services aux voyageurs... ?**
- **Que pensez-vous des brochures d'information mises à disposition : traitement de l'information, clarté, forme... ?**
- **Avez-vous des suggestions pour améliorer ce dispositif de consultation ?**

Tout autre avis pouvait être exprimé dans la rubrique « Avis libre ».

2.3. Période et lieux de consultation

Pour une articulation optimale avec les instances de concertation et de pilotage des études, la durée de chaque temps de consultation a été fixée à 3 semaines.

Initialement prévue du 4 au 22 octobre, le 1^{er} temps de consultation s'est prolongé jusqu'au 30 octobre. En effet, compte tenu du nombre de points de consultation à équiper, la période d'installation s'est avérée plus longue que prévue. Afin que chacun puisse accéder à l'information et avoir du temps pour donner son avis, RFF a donc décidé de prolonger la période de cette première consultation d'une semaine.

Plus de 160 points de consultations (totems GPSO) ont été installés dans les mairies concernées par le fuseau, les collectivités et chez les partenaires de RFF qui ont accepté d'accueillir la consultation*. La liste complète des points de consultation figure en annexe.

Une consultation en ligne a également été mise en place sur le site www.gpso.fr, accessible pendant toute la période de consultation.

*Les mairies des trois communautés de communes Nive-Adour, Errobi et Sud Pays basque (sauf la commune Arcangues) n'ont pas accepté le totem GPSO dans leurs locaux.

2.4. Annonce de la consultation

Le public a été informé de la période et des modalités de consultation par différents moyens :

- 285 000 lettres d'information GPSO N°6 ont été distribuées dans les boîtes aux lettres des habitants directement concernés, la semaine précédant la phase de consultation.
- des encarts ont été publiés dans la presse locale (Sud Ouest, Dépêche du Midi, Journal du Pays Basque) le 28 septembre 2010.
- un premier communiqué de presse a été envoyé le 4 octobre 2010 à l'ensemble des médias locaux afin d'annoncer la consultation, puis un second le 11 octobre 2010 afin d'annoncer la prolongation de la consultation.

2.5. Moyens d'information et de participation du public

Au total, ce sont **près de 400 000 documents** qui ont été mis à la disposition du public lors de ce 1^{er} temps de consultation.

• Totem GPSO

Un totem GPSO dédié à la consultation du public a été installé dans les 160 points accueillant l'opération. Il mettait à la disposition du public l'ensemble des brochures d'information et de participation.

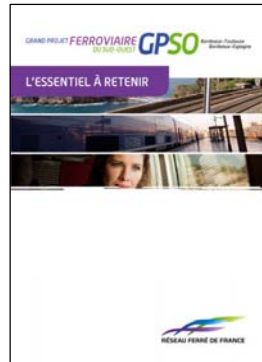


• Brochure « Les modalités de la consultation du public »



Sur 4 pages étaient présentées les modalités de la consultation : objet et forme de la consultation, articulation avec les instances de concertation et de pilotage des études, calendrier, questions posées, méthode de prise en considération des avis et informations pratiques.

• Brochure « GPSO, l'essentiel à retenir »



Sur 8 pages était présenté le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, le calendrier d'études et de réalisation, l'utilité des deux lignes nouvelles pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et la méthode mise en œuvre par RFF pour la meilleure insertion possible du projet sur le territoire.

• Bulletin de participation



Un bulletin reprenant les 4 questions posées et une partie « Avis libre » permettait au public d'exprimer son avis et de faire des observations ou propositions. Il devait être renvoyé à Réseau Ferré de France à l'aide de l'enveloppe « Libre-réponse » fournie.

• Site internet



Une rubrique spéciale Consultation du public a été créée sur le site Internet www.gpso.fr afin de participer sans avoir à se déplacer dans les différents points de consultation. Le public pouvait accéder à l'ensemble des brochures d'information et donner son avis grâce à un formulaire.

2.6. La consultation en chiffres

• Méthode d'analyse

Chaque avis a été traité et décrit selon les critères suivants :

- Département et commune d'origine
- Format de réponse : bulletin papier ou électronique
- Thème traité (chaque avis peut concerner un ou plusieurs thèmes).

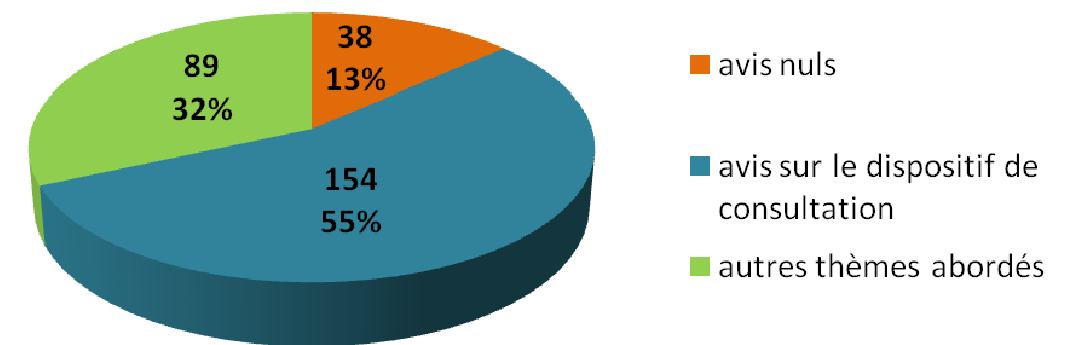
A partir de ces trois critères, une analyse quantitative a été réalisée. Une analyse détaillée du contenu des avis a ensuite permis de formuler des propositions à partir de chaque thème abordé.

• Validité des avis

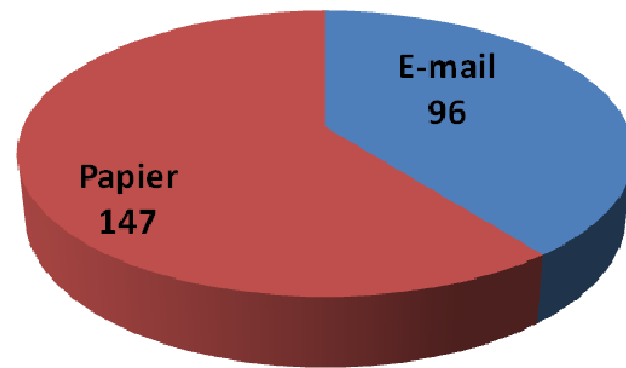
281 avis au total ont été adressés à RFF. 38 avis ont été jugés nuls car ils n'avaient aucun lien avec la consultation du public ni le projet : demandes de dons, tracts, bulletins d'adhésion à un parti politique, enveloppes vides, carte postale, papier toilette...

Le bilan a donc porté sur **243 avis**, dont **154** répondaient à au moins une des questions posées. Un avis pouvait contenir plusieurs thèmes, suggestions ou observations.

Répartition des avis selon leur contenu

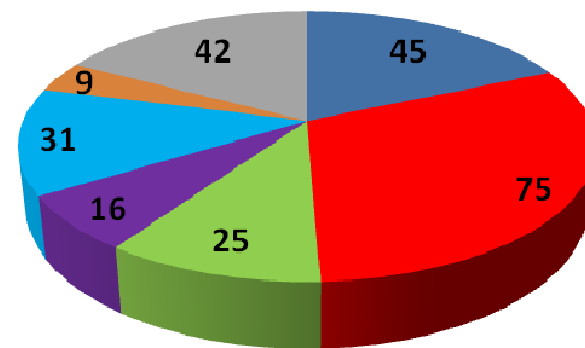


Supports d'envoi des avis



60,5% des avis ont été envoyés par courrier postal contre 39,5% par courrier électronique.

Répartition des avis par département



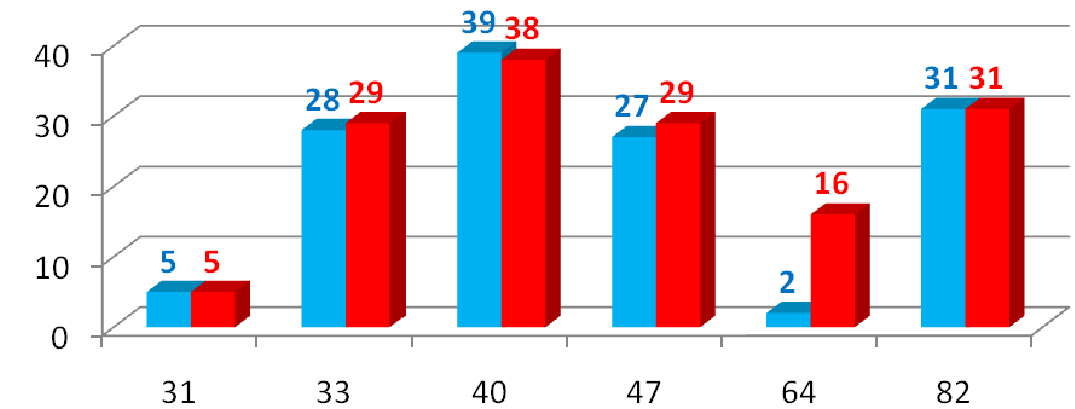
- Gironde
- Landes
- Lot-et-Garonne
- Pyrénées Atlantiques
- Tarn-et-Garonne
- Haute-Garonne
- Non communiqué

C'est dans les Landes que l'on compte le plus grand nombre d'avis, avec plus de 30%. La Gironde est le deuxième contributeur.

C'est en Haute-Garonne, où le fuseau ne traverse que 5 communes que le nombre d'avis est le plus bas, avec un total de 9.

40 avis ne renseignaient pas leur origine territoriale.

Communes ayant participé à la consultation et communes concernées par le fuseau dans chaque département



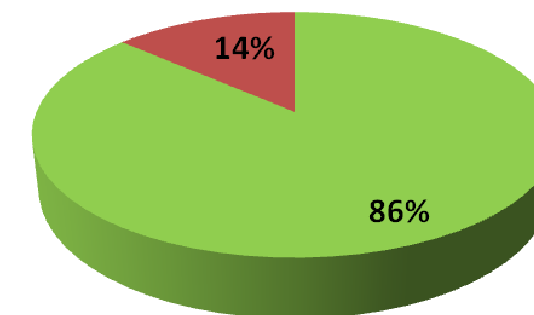
- communes équipées du dispositif
- communes traversées par le fuseau

A l'exception des Pyrénées-Atlantiques, il y a eu une large adhésion des communes à la démarche de consultation ; plus de 130 d'entre elles ont accepté de l'organiser dans leur mairie et d'accueillir un totem GPSO.

Certaines communes ne font pas partie du fuseau mais sont concernées par GPSO. Quatre d'entre elles ont donc reçu un totem GPSO, à leur demande ou sur proposition de RFF :

- Dax et Mont-de-Marsan (Landes)
- Agen (Lot-et-Garonne)
- Montech (Tarn-et-Garonne).

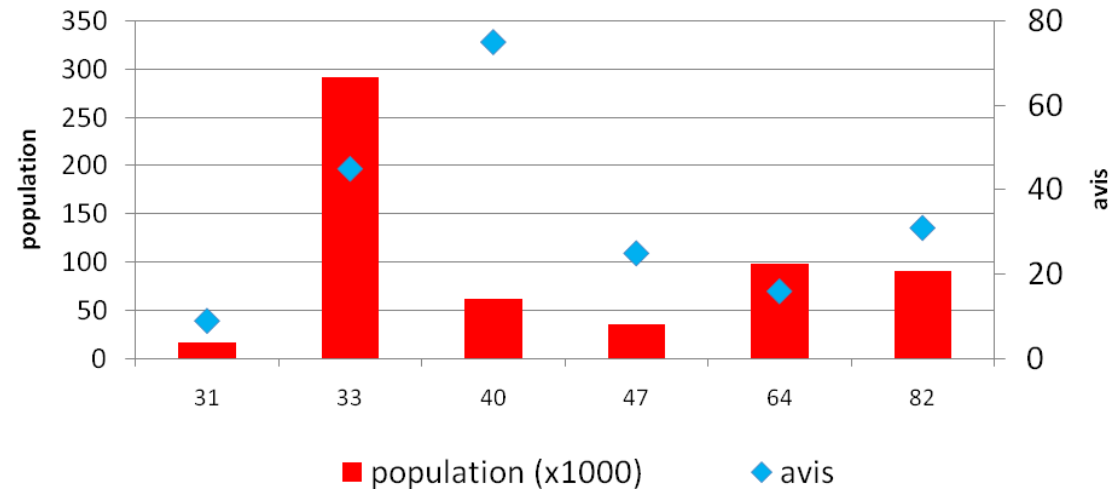
Participation des communes concernées par le fuseau au dispositif de consultation



- communes du fuseau ayant accepté le dispositif de consultation
- communes du fuseau n'ayant pas accepté de dispositif

Au total, 86% des communes intégrées au fuseau de 1000m ont accepté de recevoir un dispositif de consultation (totem GPSO).

Rapport entre population et nombre d'avis



En moyenne, le nombre d'avis par habitant d'une commune concernée s'élève à :

- Haute-Garonne : 1 pour 1889 habitants
- Gironde : 1 avis pour 6469 habitants
- Landes : 1 avis pour 823 habitants
- Lot-et-Garonne : 1 pour 1424 habitants
- Pyrénées Atlantiques : 1 pour 6144 habitants
- Tarn-et-Garonne : 1 pour 2913 habitants.

On peut constater que si le taux de participation du Lot-et-Garonne est bas par rapport au nombre de communes ayant reçu le dispositif, il est en revanche élevé par rapport au nombre d'habitants. Les communes participantes y sont de petites tailles.

Les Pyrénées-Atlantiques et la Gironde ont les taux de participation les plus bas.

3. Synthèse des avis exprimés et suites données par RFF

243 avis exploitables ont été exprimés, dont **154 sur le dispositif de consultation** à proprement parler. 42 % de ces 154 avis proposent des suggestions pour améliorer le dispositif.

Les avis et suites données par RFF sont regroupés par thème de préoccupations majeures. Les observations portées ci-dessous reflètent les propos exprimés par les participants à la consultation sans volonté d'interprétation de Réseau Ferré de France.

3.1. Prise en considération des avis du public

5% des avis portent sur la manière dont les avis exprimés seront pris en considération, en particulier dans le choix final des tracés.

Suite donnée par RFF

Pour les trois prochains temps de consultation, les avis et contributions portant sur des éléments techniques (demandes d'intégration d'éléments pour l'analyse, la comparaison ou l'optimisation des hypothèses de tracés), seront transmis aux équipes qui réalisent les études. Après analyse, ils seront pris en compte dans les propositions de RFF pour les étapes suivantes.

Par exemple, si une personne identifie une zone particulière à protéger, RFF l'ajoutera pour la comparaison des hypothèses de tracés et en tiendra compte dans les ajustements de solutions techniques à proposer.

3.2. Annonce et durée de la consultation

8% des avis jugent le délai de consultation (3 semaines) trop court ou le dispositif d'annonce insuffisant.

Suite donnée par RFF

Pour le 2^e temps de consultation, RFF a renforcé le dispositif d'information.

- près de 300 000 exemplaires de la lettre d'information GPSO n°7 seront distribués la semaine du 13 au 17 décembre dans les boîtes aux lettres des habitants directement concernés,
- des encarts seront insérés dans la presse nationale et locale (le Monde, Journal Sud-ouest, Journal La Dépêche du Midi et Journal du Pays basque) le 14 décembre,
- un communiqué de presse sera adressé à l'ensemble des rédactions des médias locaux (presse écrite, radio, TV) le 16 décembre,
- RFF a également proposé aux mairies et autres partenaires de relayer l'information dans leurs supports de communication (publications institutionnelles, sites Internet...).

Le 2^e temps de consultation sera organisé à cheval sur les vacances de Noël, du 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011, les personnes étant généralement plus disponibles à

cette période de l'année pour consulter les documents et donner leur avis ; cela permet également à ceux qui viendront en vacances dans la région de participer à cette consultation.

3.3. Consultation sur le site Internet du projet, www.gpso.fr

3,2% des participants ont fait part de difficultés lors de la saisie de l'avis en ligne.

Suite donnée par RFF

RFF a identifié les causes techniques de ces dysfonctionnements et les a corrigées.

3.4. Réunions publiques

13,8% des avis portent sur l'opportunité de réunions publiques organisées par RFF ; c'est le sujet le plus souvent abordé.

Réponse de RFF

Compte tenu du périmètre géographique du projet (410 km de lignes nouvelles, 148 communes), RFF a mis en place un mode de concertation directe avec les représentants des habitants, qu'ils soient élus ou associatifs. De nombreuses réunions (groupes de travail, commissions consultatives, réunions de proximité, ...) sont organisées avec eux, dont plus de 200 pour l'étape 2 des études. RFF n'est pas en mesure d'organiser, à son initiative, des rencontres directes avec le public sous forme de réunions publiques ; mais il continuera à répondre favorablement aux sollicitations des communes, Communautés de communes... pour participer à celles organisées par leurs soins.

De plus, les supports pédagogiques et le site www.gpso.fr sont élaborés de telle sorte qu'ils permettent à tout moment de s'informer et poser des questions via les rubriques « Je participe » et « Contact » du site.

3.5. Calendrier de consultation

6,4% des avis expriment une difficulté à participer à une consultation sans connaître le tracé.

Réponse de RFF

Ce n'est qu'à la fin de l'étape 2 des études, soit en fin d'année 2011, que sera arrêté le tracé des deux lignes nouvelles, après approbation ministérielle. L'avis des habitants, leurs observations et suggestions vont permettre de compléter les études pour la recherche du tracé. C'est pourquoi, en complément de la concertation avec les acteurs du territoire, RFF a décidé d'associer le public avant de mettre au point le tracé. C'est dans le cadre de l'enquête d'utilité publique que la population sera invitée à donner son avis sur le tracé validé par décision ministérielle.

3.6. Thèmes sur lesquels le public souhaite être particulièrement informés et consultés

Les gares

13,6% des avis concernaient les gares, avec plusieurs niveaux d'interrogation : où seront-elles implantées ? Comment pourra-t-on y accéder ? Comment seront-elles interconnectées au réseau TER ? Comment fonctionne une gare en milieu rural ? Que va-t-il advenir des gares existantes ? Quelle est l'emprise nécessaire à l'édification d'une gare nouvelle ? L'une des principales préoccupations des participants est la localisation d'une gare à proximité de leur domicile.

Réponse de RFF

Le sujet des gares est un élément essentiel du projet et concerne directement les utilisateurs actuels et futurs des trains. C'est pourquoi RFF a souhaité rapidement apporter des éléments de réponses à certaines questions dans sa Lettre d'Info n°7 (voir en annexe).

L'approche proposée par RFF pour les gares TAGV (train aptes à la grande vitesse) et SR-GV (service régional à grande vitesse) consiste à associer les collectivités locales concernées pour concevoir un programme d'aménagement à long terme autour des gares nouvelles (éco quartiers, ZAC...). Depuis le lancement des études, des « comités gares » associant l'ensemble des futurs acteurs et partenaires ont été créés pour réfléchir à ce programme qui sera arrêté à la fin de l'année 2011. Les travaux de ces « Comités gares » seront régulièrement communiqués au public (site Internet, lettre d'information...).

Les réflexions des Comités gares sont alimentées par les travaux des 6 groupes de travail « Gares et dynamiques territoriales ». Objectifs de ces groupes de travail :

- Définir un programme d'actions cohérent et complémentaire pour l'aménagement des gares, principalement dans les domaines de l'intermodalité de transport et de l'aménagement des territoires ;
- Prendre en compte les projets de développement économique et/ou d'aménagement du territoire.

Les mesures de réduction des nuisances

L'analyse des avis fait également ressortir une demande d'information sur les mesures de protection de l'environnement et de réduction des nuisances sonores et visuelles.

Suite donnée par RFF

Il est possible à ce stade des études d'évoquer les types d'équipements ou de dispositifs à envisager mais de façon générique. En effet, les mesures d'insertion des lignes nouvelles sur le territoire ne seront définies qu'au 3^e trimestre 2011 et soumises à ce moment-là à l'avis des acteurs de la concertation. Le 4^e temps de consultation du public sera en partie consacré aux mesures d'insertion à envisager.

Pour répondre à l'attente des habitants d'être mieux informés sur ce sujet, RFF a décidé de réaliser une fiche sur les mesures d'insertion pouvant être envisagées sur ce type d'infrastructure. Elle sera disponible en janvier 2011.

D'ici là, certains éléments de réponse sont apportés dans la fiche thématique intitulée « Emprise d'une ligne nouvelle », consultable sur le site www.gpso.fr, rubriques documents à télécharger, fiches d'information, ou dans le totem GPSO.

Appréhender l'insertion dans un territoire d'une infrastructure ferroviaire n'est pas chose évidente. C'est pourquoi, avant de démarrer l'étape 2 de concertation et d'études pour la définition de GPSO, RFF a organisé deux voyages d'élus (mai et juin 2010) sur une section de la LGV Est européenne, mise en service en 2007. Cette visite d'une autre ligne nouvelle, présentant des équipements récents, avait pour objectif de rendre plus concrets les aménagements envisageables et de contribuer à une meilleure compréhension des propositions qui pourront être faites. Les élus ont aussi pu découvrir la gare nouvelle TAGV de Bezannes en périphérie de Reims et son projet de ZAC à proximité.

4. Autres thèmes abordés

Le 1^{er} temps portait sur les modalités de consultation du public proposées par RFF. Néanmoins, les avis exprimés sur d'autres sujets ont été comptabilisés, de même que les questions d'ordre personnel. Ils représentent 89 avis.

4.1. Contestation de l'opportunité du projet

30% des avis remettent en question l'opportunité du projet, de la grande vitesse, et posent la question du financement de ce projet.

Suite donnée par RFF

L'opportunité du projet a été l'objet des deux débats publics de 2005 (Bordeaux-Toulouse) et 2006 (Bordeaux-Espagne) organisés sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Sur la base des conclusions des débats publics, RFF a pris la décision de poursuivre les études pour la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, pour l'aménagement des lignes existantes et la recherche d'un tronçon commun aux deux projets. Les délibérations du Conseil d'Administration de RFF sont disponibles sur le site www.gpso.fr.

4.2. Expropriation : mode d'emploi

7,2% des avis concernent les acquisitions et la procédure appliquée.

Suite donnée par RFF

Réseau Ferré de France cherche avant tout, dans la définition du tracé d'une ligne nouvelle, à éviter les propriétés bâties. Néanmoins, il est toujours nécessaire de procéder à des acquisitions. Elles sont régies par la réglementation sur les acquisitions pour cause d'utilité publique (code de l'expropriation).

Les inquiétudes des habitants sur ce sujet sont légitimes ; cependant, à ce stade des études, il n'est pas possible de connaître avec précision les propriétés qui devront être acquises, le tracé des deux lignes nouvelles n'étant pas défini. Les acquisitions des propriétés bâties nécessaires à la réalisation des lignes nouvelles ferroviaires du GPSO seront envisagées à partir de la déclaration d'utilité publique (DUP). Les indemnités des propriétaires seront définies par France Domaine pour le compte de l'Etat. RFF mettra tout en œuvre pour faciliter les démarches des propriétaires et des locataires concernés.

RFF s'efforce néanmoins dès à présent d'informer au mieux les habitants. C'est dans ce sens qu'il a consacré à cette question 3 fiches d'information sur la procédure d'acquisition :

- Une fiche « Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales »
- Une fiche « Acquisitions des propriétés bâties »
- Une fiche « Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles ».

Ces fiches sont disponibles dans les totems de consultation du public et sur le site Internet www.gpso.fr.

4.3. Thèmes divers

Les thèmes suivants ont été abordés dans les avis, mais de manière isolée.

- Mesures compensatoires dans le cadre du passage de la ligne dans des zones naturelles protégées
- Nature et utilité des classements environnementaux
- Possibilité d'interconnecter les gares LGV et les aéroports
- Montant de la participation de chaque collectivité au financement des lignes nouvelles
- Services embarqués dans les trains
- Place de la SNCF dans le projet GPSO ...

5. Conclusion

De manière générale, les suggestions et propositions exprimées lors de ce 1^{er} temps ont permis à Réseau Ferré de France d'être à l'écoute du public et d'améliorer les modalités de consultation du public, en particulier les moyens d'annoncer la tenue de la consultation.

Elles ont également permis d'identifier les sujets de préoccupation et d'interrogation majeurs des habitants, comme par exemple les gares, les acquisitions foncières et les mesures d'insertion. RFF va renforcer le dispositif d'information sur ces sujets.

Des actions ont d'ores et déjà été mises en œuvre à l'issue de la consultation, entre autres le sujet des gares traité dans la lettre d'information N°7 (nov. 2010).

Le 2^e temps de consultation du public s'ouvrira le 20 décembre 2010 et portera sur la présentation des hypothèses de tracés des deux lignes nouvelles. Réseau Ferré de France espère que les améliorations apportées au dispositif permettront à un plus grand nombre d'habitants de participer et de faire part de ses suggestions ou propositions.

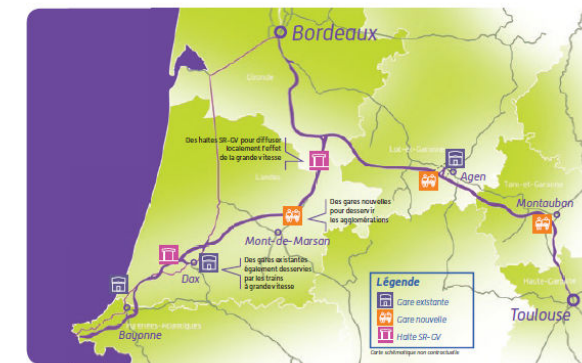
6. Annexes

ANNEXE 1 - ARTICLE LETTRE INFORMATION N°7 SUR LES GARES

1^{er} temps de consultation du public
(suite de la page 1)

Les gares, sujets d'interrogation : nos réponses à vos questions

Vous avez été nombreux à poser des questions sur les gares et à demander que la consultation du public porte également sur ce sujet, qui concerne directement les utilisateurs actuels et futurs des trains. Nous pouvons apporter dès aujourd'hui des éléments de réponses à certaines questions.



Gares nouvelles ou gares existantes, l'enjeu du choix

Lors de la réalisation de lignes nouvelles, la question des conditions de desserte des agglomérations qui vont bénéficier de l'apport de la grande vitesse se pose toujours. Il faut dire que cette question est complexe dans la mesure où elle touche à la fois les conditions d'exploitation de la ligne nouvelle voire la conception ou le choix de tracé mais également les conditions d'organisation et de développement urbain. Dans ces conditions, le choix de maintenir la desserte par les gares existantes correspond en général à une valorisation des structures existantes aussi bien ferroviaires qu'urbaines alors que le choix de réalisation d'une gare nouvelle souvent en périphérie d'agglomération correspond à un choix de développement économique ou urbain ou au constat de l'obsolescence ou de l'inadaptation de la gare existante. C'est ainsi que le choix d'une gare nouvelle pour la desserte par le train apte à la grande vitesse (TAGV) a été privilégié à Montauban, Agen et Mont-de-Marsan, alors que les agglomérations de Dax et de Bayonne ont privilégié l'utilisation des gares en site central dans le cadre d'opération de valorisation urbaine.

Quels sont la fonction et le rôle des gares nouvelles ?

Les gares nouvelles doivent assurer la desserte des agglomérations par les trains à grande vitesse mais également de l'ensemble des territoires. C'est pour cela qu'elles doivent être conçues comme de véritables pôles d'échanges multimodaux pour permettre la diffusion des effets de la grande vitesse. Dans cette optique, les gares nouvelles de GPSO seront également desservies par les TER pour assurer une continuité et complémentarité des services ferroviaires au bénéfice du plus grand nombre.

Y aura-t-il une interconnexion entre TAGV, TER, trains Grandes Lignes ?

Les gares nouvelles desservies par les TAGV seront en relation avec le réseau ferré existant afin d'assurer les connexions entre les trains régionaux et les trains à grande

vitesse. Les gares nouvelles seront ainsi positionnées soit à l'intersection de la ligne existante et de la ligne nouvelle (c'est le cas de la gare nouvelle de Montauban), soit au plus près des agglomérations afin de permettre un raccordement performant avec le réseau existant pour les TER (c'est le cas des gares nouvelles à Agen et Mont-de-Marsan). Dans les agglomérations où il n'est pas prévu de gares nouvelles, les gares existantes seront bien sûr desservies par les trains régionaux et par les trains à grande vitesse grâce à des raccordements spécifiques entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle pour arriver à la gare existante. C'est ainsi l'ensemble du réseau ferroviaire constitué des lignes existantes (souvent aménagées) et des lignes nouvelles qui permet de développer les services ferroviaires pour les habitants des régions concernées.

Les gares nouvelles seront-elles facilement accessibles ?

Pour garantir la meilleure accessibilité possible des gares nouvelles, leur localisation à proximité des réseaux routiers sera privilégiée. Par exemple, la localisation précise de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan est actuellement étudiée à proximité de l'A65 et de l'échangeur du Caloy, et à proximité de la voie ferrée Mont-de-Marsan/Roquefort pour permettre l'accès des TER. La gare nouvelle d'Agen sur la rive gauche de la Garonne à proximité des grands axes de circulation de l'agglomération sera également reliée à la gare actuelle par une liaison TER spécifique et sera desservie par le réseau de transports en commun.

Quelle est l'utilité d'une halte SR-GV ?

Le Service Régional à Grande Vitesse (SR-GV) que la Région Aquitaine souhaite développer sur les lignes nouvelles répond prioritairement à une logique d'aménagement du territoire. Il a pour objectif de désenclaver les territoires actuellement mal ou pas desservis par le ferroviaire. C'est pourquoi la localisation des haltes SR-GV en zones intermédiaires est privilégiée comme par exemple le sud Gironde aux alentours de Capiteux ou près de la côte landaise entre Dax et Bayonne.

Zoom sur la ZAC de la gare de Bezzannes

Autour de la gare nouvelle TAGV de Bezzannes en périphérie de Reims (Région Champagne Ardennes, LGV Est européenne), les acteurs locaux ont décidé de créer une ZAC (zone d'aménagement concertée) afin de doter l'agglomération d'un nouveau pôle d'activités économiques mais aussi de logements supplémentaires tout en maîtrisant le développement de ce secteur. L'objectif est de faire de ce nouveau pôle un quartier attractif et accueillant, permettant aux futurs habitants de « bien vivre » et à la future population active de « bien travailler » sans perturber l'identité historique de la ville de Reims.



Quel est l'emplacement précis des gares nouvelles ? Quels services seront offerts ? Quel est l'avenir des terrains autour des gares ?

A ce stade des études du projet, il est trop tôt pour connaître avec précision l'emplacement des gares nouvelles et les services qu'elles offriront. Dans tous les cas, leur localisation sera étudiée afin d'offrir les meilleures perspectives de développement pour les territoires et les agglomérations, et les meilleures conditions d'accessibilité (voir en encart l'exemple de la gare nouvelle de Bezzannes-Reims). En ce qui concerne l'avenir des terrains autour des gares, l'approche proposée par RFF consiste à associer les collectivités locales concernées pour concevoir un programme d'aménagement à long terme autour des gares nouvelles (éco quartiers, ZAC...). Depuis le lancement des études des « comités gares » associant l'ensemble des futurs acteurs et partenaires concernés ont été créés pour réfléchir à ce programme. Le programme définitif de chaque gare TAGV et SR-GV* ainsi que leur localisation seront arrêtés à la fin de l'année 2011.

Que vont devenir les gares existantes ?

La plupart des gares existantes aujourd'hui desservies par les TAGV continueront à l'être, en particulier au sud de l'Aquitaine qu'il s'agisse des gares entre Dax et Hendaye ou des gares du Béarn et de la Bigorre. Elles seront bien sûr aménagées en conséquence pour accueillir le surplus de voyageurs résultant des gains de temps et du nombre plus important de trains. L'ensemble des autres gares existantes continueront également à jouer un rôle majeur puisqu'elles assureront la desserte des territoires par des trains régionaux dont les services seront développés selon les objectifs des Conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées.

* TAGV : Train apte à la grande vitesse
SR-GV : Services régionaux à grande vitesse

Pour en savoir plus sur les gares, consultez le dossier de la 1^{ère} étape des études du GPSO sur le site Internet gpso.fr

ANNEXE 2 - LISTE DES 148 COMMUNES DU FUSEAU RETENU

Gironde :

ARBANATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES
BALIZAC
BEAUTIRAN
BEGLES
BERNOS-BEAULAC
BORDEAUX
BOURIDEYS
CADAUJAC
CAPTIEUX
CASTRES-GIRONDE
CAZALIS
CUDOS
ESCAUDES
GOUALADE

ILLATS
LANDIRAS
LERM-ET-MUSSET
LUCMAU
MARIONS
PORTETS
PRECHAC
SAINT-LEGER-DE-BALSON
SAINT-MEDARD-D'EYRANS
SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
SAINT-SELVE
VILLENAVE-D'ORNON
VIRELADE

Landes :

ANGOUME
ARUE
BEGAAR
BENESSE-MAREMNE
BEYLONGUE
BOURRIOT-BERGONCE
CANENX-ET-REAUT
CARCEN-PONSON
CERE
GELOUX
GOURBERA
HERM
LABENNE
LALUQUE
LESGOR
LUCBARDEZ-ET-BARGUES
MAGESCQ
MEES
ONDRES
ORX
OUSSE-SUZAN
PONTONX-SUR-L'ADOUR
POUYDESSEAUX
RETJONS
RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
ROQUEFORT

SAINT-AVIT
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
SAINT-MARTIN-D'ONEY
SAINT-PAUL-LES-DAX
SAINT-VINCENT-DE-PAUL
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
SAINT-YAGUEN
SARBAZAN
SAUBRIGUES
TARNOS
UCHACQ-ET-PARENTIS

Lot-et-Garonne :

AMBRUS
BOE
BRAX
BRUCH
BUZET-SUR-BAISE
CAUDECOSTE
COLAYRAC-SAINT-CIRQ
ESTILLAC
FALS
FARGUES-SUR-OURBISE
FEUGAROLLES
HOUEILLES
LAYRAC
LE PASSAGE
MOIRAX

MONGAILLARD
MONTESQUIEU
PINDERES
POMPIEY
POMPOGNE
ROQUEFORT
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS
SAINT-MARTIN-CURTON
SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
SAUMEJAN
SAUVETERRE-SAINT-DENIS
SERIGNAC-SUR-GARONNE
VIANNE
XAINTRAILLES

Pyrénées Atlantiques :

AHETZE
ARBONNE
ARCANGUES
ASCAIN
BASSUSSARRY
BAYONNE
BIRIATOU
CIBOURE

LAHONCE
MOUGUERRE
SAINT-JEAN-DE-LUZ
SAINT-PEE-SUR-NIVELLE
SAINT-PIERRE-D'IRUBE
URRUGNE
USTARITZ
VILLEFRANQUE

Tarn-et-Garonne :

ANGEVILLE
AUVILLAR
BRESSOLS
CAMPSAS
CANALS
CASTELFERRUS
CASTELMAYRAN
CASTELSARRASIN
CAUMONT
CORDES-TOLOSANNES
DONZAC
DUNES
ESCATALENS
FABAS
GARGANVILLAR
GRISOLLES

LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE
LABASTIDE-SAINT-PIERRE
LACOURT-SAINT-PIERRE
LE PIN
MERLES
MONTAUBAN
MONTBARTIER
MONTBETON
POMPIGNAN
SAINT-AIGNAN
SAINT-CIRICE
SAINT-LOUP
SAINT-MICHEL
SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
SAINT-PORQUIER

Haute-Garonne

CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS
FRONTON

GRENADE-SUR-GARONNE
SAINT-JORY
SAINT-RUSTICE

ANNEXE 3 - LISTE DES 160 POINTS DE CONSULTATION DU 1^{ER} TEMPS

HAUTE-GARONNE (31)

Mairies

CASTELNAU D'ESTRETEFONDS
FRONTON
GRENADE-SUR-GARONNE
SAINT-JORY
SAINT-RUSTICE

Autres points

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT DES MIDI PYRENEES
Cité administrative - boulevard Armand Duportal
31074 Toulouse cedex 10

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND TOULOUSE

6 rue René Leduc
31505 Toulouse cedex 5

GIRONDE (33)

Mairies

ARBANATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES
BALIZAC
BEGLES
BERNOS-BEAULAC
BORDEAUX
BOURIDEYS
CADAUJAC
CAPTIEUX
CASTRES-GIRONDE
CAZALIS
CUDOS
ESCAUDES
GOUALADE

ILLATS
LANDIRAS
LERM-ET-MUSSET
LUCMAU
MARIONS
PORTETS
PRECHAC
SAINT-LEGER-DE-BALSON
SAINT-MEDARD-D'EYRANS
SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
SAINT-SELVE
VILLENAVE-D'ORNON
VIRELADE

Autres points

CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE
Esplanade Charles de Gaulle
33000 Bordeaux cedex

CONSEIL REGIONAL AQUITAINE

14 rue François de Sourdis
33000 Bordeaux cedex

PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE

Esplanade Charles de Gaulle
33077 Bordeaux cedex

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT D'AQUITAINE

2 rue Jules Ferry - Cité administrative - Boîte 55
33200 Bordeaux cedex



COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CAPTIEUX GRIGNOLS

56 allée Saint Michel
33690 Grignols

LANDES (40)

Mairies

ANGOUME
ARUE
BEGAAR
BENESSE MAREMNES
BOURRIOT-BERGONCE
CANENX-ET-REAUT
CARCEN-PONSON
CERE
DAX
GELOUX
GOURBERA
HERM
LABENNE
LALUQUE
LESGOR
LUCBARDEZ-ET-BARGUES
MAGESCQ
MEES
MONT-DE-MARSAN

ONDRES
ORX
OUSSE-SUZAN
PONTONX-SUR-L'ADOUR
POUYDESSEAUX
RETJONS
RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
ROQUEFORT
SAINT-AVIT
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
SAINT-MARTIN-D'ONEY
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
SAINT-PAUL-LES-DAX
SAINT-VINCENT-DE-PAUL
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
SAINT-YAGUEN
SARBAZAN
SAUBRIGUES
TARNOS
UCHACQ-ET-PARENTIS

Autres points

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND DAX
15 avenue de la gare
40100 Dax

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES LANDES

351 boulevard Saint Médard
40012 Mont-de-Marsan

CONSEIL GENERAL DES LANDES

23 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

PREFECTURE DES LANDES

26 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MARSAN

575 avenue Maréchal Foch
40000 Mont-de-Marsan

LOT-ET-GARONNE (47)

Mairies

AGEN
AMBRUS
BOE
BRAX

BRUCH
BUZET-SUR-BAISE
CAUDECOSTE
COLAYRAC-SAINT-CIRQ



ESTILLAC
FALS
FARGUES-SUR-OURBISE
FEUGAROLLES
HOUEILLES
LAYRAC
LE PASSAGE
MOIRAX
MONTGAILLARD
MONTESQUIEU

POMPIEY
POMPOGNE
ROQUEFORT
SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS
SAUVETERRE-SAINT-DENIS
SERIGNAC-SUR-GARONNE
VIANNE
XAINTRAILLES

Autres points

PREFECTURE DU LOT ET GARONNE
Place de Verdun
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU LOT-ET-GARONNE
Cité administrative Lacuée
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU LOT-ET-GARONNE
1721 avenue de Colmar
47000 Agen

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AGEN
8 rue André Chenier
47000 Agen

PYRENNÉES ATLANTIQUES (64)

Mairies

ARCANGUES
BAYONNE

Autres points

PREFECTURE DES PYRENEES ATLANTIQUES
2 rue du Maréchal Joffre
64021 Pau cedex

PREFECTURE DES PYRENEES ATLANTIQUES
2 avenue allées marines
64100 Bayonne

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES PYRENEES ATLANTIQUES
Boulevard Tourasse
64032 Pau cedex

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES PYRENEES ATLANTIQUES
Pôle urbanisme Côte Basque
8 esplanade Europe
64600 Anglet

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE BAYONNE ANGLLET BIARRITZ
15 avenue Maréchal Foch
64115 Bayonne Cedex

CONSEIL GENERAL DES PYRENEES ATLANTIQUES
64 avenue Jean Biray
64000 Pau cedex 9

TARN-ET-GARONNE (82)

Mairies

ANGEVILLE
AUVILLAR
BRESSOLS
CAMPSAS
CANALS
CASTELFERRUS
CASTELMAYRAN
CASTELSARRASIN
CAUMONT
CORDES-TOLOSANNES
DONZAC
DUNES
ESCATALENS
FABAS
GARGANVILLAR

GRISOLLES
LABASTIDE-SAINT-PIERRE
LACOURT-SAINT-PIERRE
LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE
LE PIN
MERLES
MONTAUBAN
MONTBETON
MONTECH
POMPIGNAN
SAINT-AIGNAN
SAINT-CIRICE
SAINT-LOUP
SAINT-MICHEL
SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
SAINT-PORQUIER

Autres points

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU TARN-ET-GARONNE
2 quai de Verdun BP 775
82013 Montauban cedex

PREFECTURE DU TARN-ET-GARONNE
2 allée de l'empereur BP 779
82013 Montauban cedex

CONSEIL GENERAL DU TARN-ET-GARONNE
100 boulevard Hubert Gouze BP 783
82013 Montauban cedex

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MONTAUBAN - 3 RIVIERES
35 boulevard Danemark
82000 Montauban cedex

ANNEXE 4 - LA CONSULTATION : ON EN A PARLE DANS LA PRESSE

Sud Ouest, édition des Landes, 5 octobre 2010

**Landes La consultation
LGV est ouverte GPSO
Les Grands projets du
Sud-Ouest ont
officiellement lancé**

Landes La consultation LGV est ouverte GPSO Les Grands projets du Sud-Ouest ont officiellement lancé hier la période de consultation, qui s'étalera en quatre temps jusqu'au dernier trimestre 2011, sur les hypothèses de tracé (lire également en page région). Tous les habitants concernés sont en priorité invités à participer à cette consultation, soit via le site Pouydesseaux ; Retjons ; Rivière-Saas-et-Gourby ; Roquefort ; Saint-Avit ; Saint-Geours-de-Maremne ; Saint-Martin-d'Onney ; Saint-Martin-de-Seignanx ; Saint-Paul-lès-Dax ; Saint-Vincent-de-Paul ; Saint-Vincent-de-Tyrosse ; Saint-Yague ; Sarbazan ; Saubrigues ; Uchacq-et-Parentis. Communauté d'agglomération du grand Dax (15, avenue de la gare, 40100 Dax) ; Direction départementale du territoire et de la mer des Landes (351, boulevard Saint-Médard ; 40012 Mont-de-Marsan) ; Conseil général des Landes (23, rue Victor-Hugo, 40000 Mont-de-Marsan) ; Préfecture des Landes (26, rue Victor Hugo, 40000 Mont-de-Marsan).

Sud Ouest, toutes éditions, 5 octobre 2010

Lancement de la consultation

LGV Réseau ferré de France organisera le dialogue avec le public sur les fuseaux de tracé

Régions **Lancement de la consultation** C'est un long processus d'étude, de concertation avec les élus et de consultation du public qui s'annonce. La semaine dernière, le ministre de l'Écologie a entériné les fuseaux d'étude de la future ligne à grande vitesse (LGV) ferroviaire au-delà de Bordeaux en direction de Toulouse et de l'Espagne. Depuis hier, Réseau ferré de France (RFF) a lancé très officiellement la consultation du public. Il s'agit désormais d'aboutir progressivement aux tracés de la LGV elle-même. Tous les habitants des communes concernées par le fuseau de 1 000 mètres, où passeront les futures lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, sont appelés à s'exprimer soit par écrit, soit sur Internet (1). Il ne s'agit pas à ce stade de discuter l'opportunité du projet, mais de participer à l'élaboration du tracé et de faire prendre en compte les

mesures d'insertion, les enjeux fonciers et patrimoniaux, notamment individuels, et les conditions de réalisation des travaux. Tracés définitifs fin 2011 RFF s'engage à ce que tous les avis exprimés soient considérés. Ils feront l'objet d'une réponse globale dans le bilan de la consultation. La phase de consultation doit aussi permettre l'ouverture d'un dialogue sur les questions d'ordre personnel liées aux projets tracés. Trois garants de la consultation sont appointés. La consultation ouverte hier s'organisera en quatre temps, jusqu'au moment du choix des tracés définitifs, à la fin du troisième semestre 2011. (1)

Jean-Bernard Gilles

Direct Bordeaux 7 du 5 octobre 2010

GRAND PROJET DU SUD OUEST LA CONSULTATION DU PUBLIC EST LANCÉE



La future Ligne à grande vitesse permettra de relier Bordeaux à Toulouse et à l'Espagne en TGV

Le GPSO (Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest), qui concerne notamment les futures lignes LGV vers Toulouse et l'Espagne, entre en phase 2. En effet, RFF (Réseau ferré de France) a mis en place depuis hier une grande consultation du public pour lui permettre d'exprimer son avis sur les aspects du projet qui le concernent. Les principaux intéressés sont évidemment les habitants des communes concernées par le fuseau de 1000 mètres où passeront les lignes LGV. Selon RFF, la connaissance du terrain des habitants ne pourra qu'enrichir les études de GPSO, et la consultation doit contribuer à définir

progressivement le meilleur tracé possible.

Comment participer ?

Depuis hier et jusqu'au 22 octobre, il est donc possible d'apporter sa contribution sur le dispositif de consultation du public. Les réponses apportées permettront à GPSO de mettre en place les 3 temps suivants de la concertation. Pour cela, il est possible de se rendre dans les mairies visées par le fuseau, les collectivités ou encore chez les partenaires qui ont accepté d'accueillir la consultation, et de se procurer un bulletin-réponse à renvoyer à RFF. Autre solution, le site internet www.gpso.fr, à la rubrique «consultation du public».

20 Minutes Bordeaux du 12 octobre 2010

TGV

La consultation est prolongée dans le Sud-Ouest

Réseau Ferré de France (RFF) a décidé de prolonger jusqu'au 30 octobre la consultation du public sur les futures lignes TGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Elles devraient voir le jour à l'horizon 2020.

Pour participer : www.gpso.fr

Objectif Aquitaine, la Lettre du 12 octobre 2010

LGV

RFF prolonge la consultation

Compte tenu des difficultés pour tenir les délais de mise en place de la consultation sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), Réseau ferré de France la prolonge jusqu'au 30 octobre.

RFF devait installer 160 points de consultation sous forme de totems dans les mairies des villes et villages concernés par le fuseau de 1.000 mètres des futures liaisons à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et l'Espagne. Dans un souci d'équité et pour permettre à chacun d'avoir du temps pour s'exprimer, Réseau ferré de France a allongé la période de consultation. A noter qu'il est possible d'y participer sur Internet.

www.gpso.fr

Direct Bordeaux 7 du 13 octobre 2010

**RFF PROLONGE LA
CONSULTATION PUBLIQUE SUR
LE GRAND PROJET DU SUD OUEST**

Réseau Ferré de France a décidé de prolonger de quelques jours la première phase de la consultation du public sur le grand projet ferroviaire du sud ouest. La consultation, qui porte sur le dispositif de consultation du public, se poursuivra jusqu'au 30 octobre et non jusqu'au 22 comme annoncé initialement. Infos sur ww.gpso.fr

Sud Ouest, édition Langonnais, du 13 octobre 2010

SAINT-MÉDARD-D'EYRANS

Informations sur la LGV

Langonnais **SAINT-MÉDARD-D'EYRANS**
Informations sur la LGV Un totem d'informations concernant la ligne à grande vitesse (LGV) a été mis en place par Grands projets Sud-Ouest (GPSO) sur la commune. Ce pupitre placé à l'accueil de la mairie est destiné aux administrés qui souhaitent avoir des informations détaillées sur le projet LGV. Il offre également la possibilité de s'exprimer par le biais de bulletin à enveloppes dispensées d'affranchissement. Ce pupitre restera en place jusqu'au vendredi 22 octobre. PHOTO PHILIPPE BRASSIE

Sud Ouest, édition Lot-et-Garonne, du 14 octobre

HOUEILLÈS

LGV : questions réponses

Landes de Gascogne **HOUEILLÈS LGV : questions réponses** Une vaste consultation, lancée par Réseau Ferré de France, se tient à la mairie de Houeillès au sujet du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne. Des brochures, ainsi qu'un bulletin-réponse avec enveloppe affranchie, sont à la disposition du public. Ces documents traitent de l'essentiel à retenir et des acquisitions diverses : propriétés bâties, terres agricoles sylvicoles et viticoles, bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales. En outre, il est question d'inventaires écologiques, de reconnaissances géotechniques et hydro-géologiques, du tracé et de l'emprise d'une ligne nouvelle. Réseau Ferré de France attend les avis et les suggestions sur un tel dispositif. Date limite : le 22 octobre.

La Dépêche du Midi, édition Lot-et-Garonne, du 18 octobre 2010

Buzet-sur-Baïse

LGV : ça vous concerne

La LGV concernant la liaison Bordeaux-Italie via Toulouse entre dans la phase des 500 m d'emprise. Le projet concernant les régimes de dessertes, le choix du fuseau de passage font l'objet d'une consultation de la population du 4 au 22 octobre prochain.

Chaque agglomération concernée dispose de textes permettant à tout un chacun de se faire un avis.

Tracé d'une ligne nouvelle, emprise de cette ligne, influence sur le système écologique et reconnaissances hydrologiques, acquisition des propriétés bâties, des terres agricoles, sylvicoles et viticoles sont à votre disposition en mairie.

Le Courrier français de Gironde, édition du 15 au 21 octobre

À Suivre

● **RFF (Réseau ferré de France) a lancé le 4 octobre dernier** le premier temps de la consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du sud-ouest **[GPSO]**. L'objectif de cette consultation est de permettre que le public puisse prendre connaissance des enjeux et des impacts des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et apporte les informations qu'il juge utiles pour la meilleure conception et insertion du projet dans son environnement. Sont concernés, en priorité, les habitants des communes touchées par le fuseau de 1.000 mètres où passeront les futures lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Si la première étape des études a permis de retenir le fuseau de 1.000 mètres, la deuxième étape consiste à rechercher le meilleur tracé possible pour ces deux lignes nouvelles à l'intérieur du fuseau. Ce tracé sera proposé au Comité de pilotage GPSO d'ici fin 2011 puis au ministère chargé des Transports pour approbation ; il fera ensuite l'objet d'une enquête d'utilité publique. Au cours de cette deuxième étape, la consultation va ainsi jouer un rôle majeur.

Avant cette échéance, plusieurs étapes d'études, de concertation et de consultation avec l'ensemble des acteurs vont se succéder.

Le Courrier Français du Lot-et-Garonne, édition du 15 au 21 octobre

Projet ferroviaire

RFF (réseau ferré de France) prolonge le premier temps de la consultation du public sur le Grand

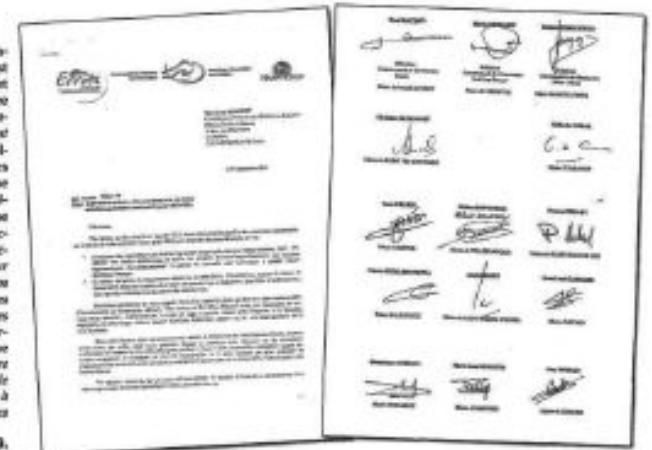
Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO, c'est-à-dire sur les Lignes à Grande Vitesse) jusqu'au 30 octobre. La première étape porte sur le dispositif de la consultation du public. Les avis et observations exprimés permettront à RFF d'améliorer si nécessaire le dispositif pour les trois temps suivants, en liaison avec les garants de la concertation GPSO. Le public peut participer à la consultation sous deux formes : sur le site Internet www.gpso.fr et par écrit en remplissant un bulletin-réponse (disponible dans les totems) ou sur papier libre et en le renvoyant à Réseau Ferré de France dans l'enveloppe fournie à cet effet (ou sur enveloppe libre). Plus de 160 points de consultations (totems) ont été installés dans les mairies concernées par le fuseau, les collectivités et chez les partenaires qui ont accepté d'accueillir la consultation.

La Semaine du Pays Basque du 15 au 21 octobre

... AU BOYCOTT

LES ÉLUS ÉCRIVENT À RFF

Le 4 octobre dernier (et prolongé jusqu'au 30), la consultation publique de RFF sur le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) a fait bondir les élus opposés depuis le début au projet LGV. La réponse est unanime et le boycott général. Dans leur lettre envoyée à RFF, les élus affirment : « Actes du fait que nous n'avons jamais été consultés de la concertation, nous n'acceptons pas que soient installés les totems dans nos mairies » (NDLR : dans les mairies, les collectivités et les partenaires ayant accepté d'accueillir l'opération, des « totems » avec brochures et bulletins ont été installés de façon à ce que tout le monde puisse s'informer et laisser une observation). D'où la présence de ces totems dans cinq lieux uniquement pour tout le Pays basque : la mairie de Bayonne, le siège de la Cabah, la sous-préfecture, la Direction départementale du territoire et de la mer à Anglet et la mairie d'Arcangues. Quant à la demande de RFF « d'organiser des rencontres pour écouter les enjeux auxquels est confronté votre territoire. Ceci, afin d'éclairer nos études d'urbanisme... », la réponse est la même : « Nous ne souhaitons pas mettre à disposition de votre bureau d'études d'autres informations que celles dont toute personne soumise au physique peut disposer sur les documents d'urbanisme en vigueur en ce cours d'enquête publique. » Tout cela pour une seule et unique raison : « Il nous semble difficile d'annoncer l'usage de notre commune à un moment de concertation sur votre projet de ligne à grande vitesse pour lequel nous sommes ne pas avoir été entendus, mais qu'après à plusieurs reprises exprimé nos attentes, fait des études et formulé des positions écrites. »



A. G.

ROLAND HIRIGOYEN

Président de la Communauté de communes Nive-Adour



« Nous sommes invités régulièrement aux réunions proposées par RFF et le préfet et nous y allons pour tenter de faire entendre notre voix. Malheureusement, à chaque fois, on nous dit que ce n'est pas le sujet. Alors je ne vote pas pourquoi nous faciliterions la tâche de RFF ! En revanche, nous alertons nos agriculteurs et nos habitants du danger qu'ils courent en leur donnant des informations. Après, être à cet effet de faire ce qu'ils veulent. Mais jamais les municipalités n'ignorent RFF. S'ils veulent avoir des éléments sur les urbanisations futures ou les aménagements des terrains, ils sont publics. Ils peuvent venir les chercher. On ne lui donne aucune information d'informations. D'ailleurs, on n'a pas encore reçu de lettre du préfet, ce qui montre bien qu'il n'y a aucune illégalité dans notre comportement. »

PAUL BAUDRY

Président de la Communauté de communes Étroiti



« Nous sommes mandatisés pour représenter nos administrés. Or, à chaque fois que l'on a voulu s'exprimer dans une réunion, on n'a jamais été écouté. Même la venue de Marie-Line Meaux, qui était très à l'écoute, n'a été organisée que pour calmer les esprits. Mais je peux vous dire qu'ils ne sont pas calmes, quand on nous parle d'une ligne électorale à 60 % et à quelques mois et réduite à 25 % d'électeurs. Alors, cette concertation, c'est de la poudre aux yeux pour faire croire qu'on a demandé aux gens leur avis. Plutôt que de perdre notre temps avec ça et de laisser penser à RFF que tout ce cinéma porte des fruits, les commissions que nous avons mises en place continuent de travailler, nous avons des contacts de plus en plus poussés avec l'Espagne, nous allons miser sur des bureaux d'études de façon à ce que RFF ne puisse plus nous ignorer. Bref, nous aurons de quoi proposer une vraie alternative, et ce avant le lancement de l'enquête publique. »

MICHEL HIRIART

Président de la Communauté de communes Sud Pays Basque



« On nous demande de mettre à disposition de RFF des fonctionnaires et des élus, ainsi que d'accueillir des totems pour la consultation publique. Mais on ne va pas collaborer à un projet que l'on juge inutile, inefficace et néfaste pour le territoire. Car en plus de ne pas avoir été écoutés, on n'arrive pas à obtenir de RFF les informations qu'on leur demande. On nous répond que le projet n'est pas terminé, qu'il faut attendre de nouvelles études, etc. Mais une concertation, qu'est-ce, sinon donner et recevoir ? Il faut que ça marche dans les deux sens. Pour l'instant, ce n'est pas le cas. C'est pourquoi, de notre côté, nous menons des travaux sur des sujets techniques et juridiques, pour pointer les incohérences du projet et proposer une solution alternative. Quand on leur mettra nos résultats sous le nez, RFF ne pourra plus nous ignorer. »

INDISCRÉTION

En Pays basque, la consultation publique lancée par RFF, qui devait se terminer le 22 octobre mais a finalement été prolongée jusqu'au 30, ne semble pas attirer les foules. À la sous-préfecture, en mairie de Bayonne ou au siège de la Cabah, pas grand monde n'est passé pour déposer ses bulletins dans l'urne. Quant à la mairie d'Arcangues ou la DDTM 64 à Anglet, « on n'a vu personne ». Jusqu'à cet été, le conseil du territoire, une réunion s'est tenue hier

soir, jeudi 14 octobre, avec RFF et les élus concernés pour discuter dans les réflexions « à partir du fuseau arrêté le 26 septembre dernier ». On le dernier fuselage officiel est celui qui a été arrêté le 27 juin 2010 et nous ne pouvons pas attendre pour approbation. Les services de RFF ont-ils déjà effectué le tracé en cours de l'été ? Dans ce cas, quel sera le poids de la consultation publique qui, postérieurement, a tenté de aider RFF à diffuser le meilleur tracé possible ? Réponse au prochain numéro.

Consultation du public

2^e temps sur les hypothèses de tracé

du 20 décembre 2010 - 8 janvier 2011

Bilan

Sommaire

1. Introduction	3
2. Les modalités pratiques	4
2.1. Principe de la consultation	4
2.2. Période de consultation	4
2.3. Lieux de consultation	5
2.4. Objet de la consultation	6
2.5. Annonce de la consultation	7
2.6. Moyens d'information disponibles dans les totems GPSO ou sur gpso.fr	7
2.6.1. Les documents propres à l'objet de la consultation	7
2.6.2. Les documents d'information générale sur GPSO	8
2.7. Les moyens de participation	9
3. Pétitions reçues par RFF	10
4. Analyse quantitative de la consultation	11
4.1. La méthode d'analyse	11
4.2. Le bilan chiffré	12
5. Analyse qualitative des avis du public	17
5.1. Les suggestions, remarques et propositions du public pour compléter la liste des enjeux environnementaux (question 1)	17
5.2. Les suggestions, remarques et propositions du public pour compléter la liste des objectifs pour la conception des hypothèses de tracés (question 2)	26
5.3. Les suggestions, remarques et propositions du public pour l'étude de variantes des hypothèses de tracés (question 3)	31
5.4. Analyse synthétique des avis	42
5.5. Les réponses de RFF	43
5.6. D'autres avis du public (exprimés dans la rubrique « avis libres »)	51
6. Conclusion	53
7. Annexes	I
7.1. Annexe 1 : liste des 147 communes desservies par le projet	I
7.2. Annexe 2 : liste des 168 points de consultation du 2e temps ..	IV
7.3. Annexe 3 : Présence de la consultation dans les médias	X

1. INTRODUCTION

Dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à réaliser deux lignes nouvelles de Bordeaux vers Toulouse et de Bordeaux vers l'Espagne.

Le GPSO a pour but l'amélioration de la desserte du grand Sud-ouest et des agglomérations, avec la réalisation de gares nouvelles et la création de raccordements ferroviaires entre les lignes nouvelles et le réseau existant pour desservir les gares existantes.

Il inclut également la modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye en prenant en compte l'amélioration de la desserte entre Arcachon et le sud aquitain.

Pour ce projet de grande ampleur, Réseau Ferré de France a mis en place une démarche de concertation qui implique l'ensemble des 1000 acteurs des 6 départements et une consultation ambitieuse, en priorité auprès des 600 000 habitants des 147 communes concernées (hors commune de Sauméjan).

La consultation, organisée sur quatre temps forts à partir d'octobre 2010, a pour objectif de recueillir l'avis du public avant chaque étape intermédiaire de définition du projet et de le prendre en considération dans les études.

Après un premier temps de consultation du public en septembre dernier sur les modalités de participation, un second temps sur les aspects plus concrets du projet a eu lieu du 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011. Il consistait à recueillir les avis du public sur les hypothèses de tracé à l'intérieur du fuseau des 1000 mètres (fuseau approuvé par le ministre le 27 septembre 2010).

Ce bilan synthétise ce deuxième temps de la consultation du public. Il est disponible en téléchargement sur le site www.gpso.fr, rubrique « Actualités » et « Consultation du public ».

2. LES MODALITES PRATIQUES

2.1. Principe de la consultation

RFF a élaboré une méthodologie d'études et de concertation innovante inscrite dans le protocole cadre pour la réalisation et le financement des études GPSO, signé le 26 décembre 2007. Pour accompagner l'étape 2 des études de GPSO, dont l'objectif est d'arrêter le tracé des lignes nouvelles d'ici fin 2011, RFF a souhaité compléter la concertation avec les acteurs locaux d'un dispositif de consultation du public.

La consultation s'inscrit dans la continuité du dispositif d'information initié depuis l'origine du projet. Le public a ainsi pu s'exprimer sur l'opportunité du projet lors des débats publics de 2005 (Bordeaux-Toulouse) et 2006 (Bordeaux-Espagne) ; la phase d'enquête d'utilité publique offrira à nouveau l'occasion aux habitants de faire connaître leur avis avant que le projet ne soit déclaré d'utilité publique.

L'objectif de cette consultation est à la fois informatif en permettant que chacun puisse prendre connaissance des enjeux et des services ferroviaires des deux lignes nouvelles, et participatif en permettant de recueillir les avis, observations ou suggestions des habitants du Grand Sud-ouest.

La consultation doit contribuer à définir progressivement le meilleur tracé possible, à préciser les mesures d'insertion, à évaluer les enjeux fonciers et patrimoniaux et à anticiper les conditions de réalisation des travaux.

La consultation du public est organisée à chaque temps fort de l'étape 2, selon le calendrier suivant :

- **4 au 30 octobre 2010** : information sur le projet (état d'avancement, programme des études et de la concertation,...) et sollicitation de l'avis du public sur les modalités de la consultation ;
- **20 décembre au 8 janvier 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur les hypothèses de tracé ;
- **2^e trimestre 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur les résultats de la comparaison des hypothèses de tracé et sur le tracé à approfondir ;
- **3^e trimestre 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur le ou les tracé(s) proposé(s) et les mesures d'insertion à envisager.

2.2. Période de consultation

Pour une articulation optimale avec les instances de concertation et de pilotage des études, la durée de chaque temps de consultation a été fixée à 2 ou 3 semaines.

Le 2^e temps de consultation s'est ainsi tenu du 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011. Cette période à cheval sur les vacances scolaires et la semaine de rentrée avait pour objectif de permettre au plus grand nombre de s'exprimer.

2.3. Lieux de consultation

La consultation du public a été organisée dans plus de 160 points :

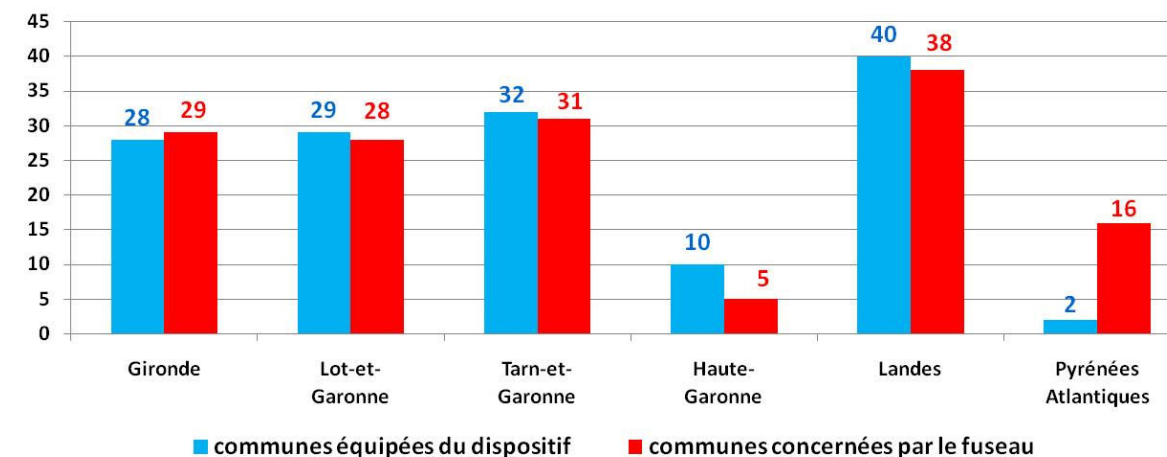
- dans les 133 communes ayant accepté de participer à la démarche, parmi les 147 communes intégrées dans le fuseau de 1 000 mètres,
- dans les communes concernées par l'implantation d'une gare : Agen, Mont-de-Marsan, Dax,
- chez les partenaires de RFF : préfectures, services de l'Etat, Conseil Régional d'Aquitaine, les six Conseils généraux, communautés urbaines, communautés d'agglomération et communautés de communes.

Un totem GPSO mettait à la disposition du public l'ensemble des brochures nécessaires à l'information et à la participation des habitants.

La liste complète des points de consultation figure en Annexe 2.

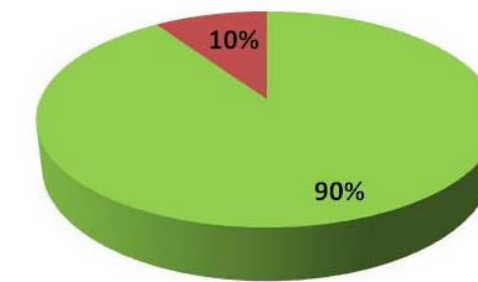
Une consultation en ligne a également été mise en place sur le site Internet du projet www.gpso.fr, accessible pendant toute la période de consultation.

L'histogramme ci-dessous compare dans chaque département le nombre de communes ayant accueilli le dispositif de consultation (en bleu) et le nombre de communes concernées par le fuseau (en rouge).



Sur 16 communes concernées par le projet dans les Pyrénées-Atlantiques, seules 2 ont accepté d'accueillir le dispositif de consultation. Dans les 5 autres départements, toutes les communes ont accepté le dispositif. Au total, 141 communes ont accepté d'organiser ce 2^e temps de consultation dans leur mairie.

Participation des communes concernées par le fuseau au dispositif de consultation



- communes du fuseau ayant accepté le dispositif de consultation
- communes du fuseau n'ayant pas accepté de dispositif

En Haute-Garonne, 5 communes ont été ajoutées au dispositif car elles sont concernées par l'étude de la variante de tracé entre Campsas et le nord de Toulouse : Saint-Sauveur, Bruguères, Lespinasse, Bouloc et Villeneuve-les-Bouloc.

Dans les Landes et le Lot-et-Garonne, Dax, Mont-de-Marsan et Agen ont participé à la consultation. Ces communes sont en effet concernées par les raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant.

2.4. Objet de la consultation

Le deuxième temps de consultation a porté sur les hypothèses de tracé proposées par RFF, c'est-à-dire la représentation des différentes possibilités de passage des lignes nouvelles, au sein du fuseau de 1000 mètres approuvé par le Ministre d'Etat le 27 septembre 2010, desservant les territoires.

Les avis et observations exprimés devaient permettre à RFF de valider les hypothèses qui seront soumises à la comparaison, d'en rajouter de nouvelles selon d'autres options ou combinaisons, ou d'en éliminer certaines.

Le public était invité à répondre aux 3 questions suivantes :

- **D'après vous, la liste des principaux enjeux environnementaux identifiés est-elle complète sur votre territoire ? Si non, quel enjeu environnemental faudrait-il prendre en considération ?**
Les enjeux environnementaux se définissent comme l'ensemble des enjeux des territoires : humains, naturels, physiques, paysagers et patrimoniaux.
- **D'après vous, la liste des objectifs recherchés pour la conception des hypothèses de tracés est-elle complète sur votre territoire ? Si non, quel objectif supplémentaire faudrait-il rechercher ?**
- **D'après vous, y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier sur votre territoire à l'intérieur du fuseau ? Si oui, laquelle ?**



Pour participer, il était recommandé de lire préalablement les fiches de présentation des hypothèses de tracés, disponibles dans le cahier des hypothèses. Ce cahier était consultable dans les mairies (ou autres partenaires de GPSO) participant à la démarche de consultation ainsi que sur le site internet de GPSO (www.gpso.fr).

Tout autre avis pouvait être exprimé dans la rubrique « Avis libre ».

2.5. Annonce de la consultation

Le public a été informé de la période et des modalités de consultation par différents moyens:

- **300 000 lettres d'information GPSO N°7** (novembre 2010) ont été distribuées dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants du fuseau, la semaine du 13 au 17 décembre ;
- **des encarts** ont été publiés dans la **presse locale** (Sud Ouest, La Dépêche du Midi, Le Journal du Pays Basque) le 14 décembre, **et dans la presse nationale** (Le Monde du 13 décembre), cf. Annexe 3) ;
- **un communiqué de presse** a été envoyé le 16 décembre à l'ensemble des médias locaux afin qu'ils relaient l'information.

2.6. Moyens d'information disponibles dans les totems GPSO ou sur gpso.fr

2.6.1. Les documents propres à l'objet de la consultation

- **La brochure « Les modalités de la consultation du public »**

Elle donnait toutes les informations pratiques et utiles pour participer ; sur 6 pages étaient présentés le dispositif général, les sujets soumis à l'avis du public, la méthode d'élaboration des hypothèses, et le mode d'emploi pour lire les cartes des hypothèses proposées à la comparaison. La brochure était disponible dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Consultation du public ».



- **Le cahier des hypothèses de tracé**

Ce cahier était composé :

- De fiches présentant les enjeux de territoire (enjeux environnementaux et objectifs recherchés) et le raisonnement qui a guidé la conception de ces hypothèses.
- De cartes des hypothèses de tracé au 1/25000ème, regroupées par communautés de communes ou communautés d'agglomération.

Le cahier était disponible sur demande à l'accueil des points de consultation et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Consultation du public ».



2.6.2. Les documents d'information générale sur GPSO

- **Brochure « GPSO, l'essentiel à retenir »**

Sur 8 pages est présenté le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, le calendrier d'études et de réalisation, l'utilité des deux lignes nouvelles pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et la méthode mise en œuvre par RFF pour la meilleure insertion possible du projet sur le territoire. La brochure était disponible dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».



- **Fiches thématiques d'information**

Un ensemble de fiches thématiques étaient proposées au public afin de mieux appréhender les aspects techniques et réglementaires de la conception d'une ligne nouvelle :

- Inventaires écologiques 2010
- Reconnaissances hydrogéologiques
- Reconnaissances géotechniques
- Tracé d'une ligne nouvelle
- Emprise d'une ligne nouvelle
- Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles
- Acquisitions des propriétés bâties
- Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales
- Alimentation électrique
- Dépliant illustré « Les principales étapes de la réalisation d'une ligne nouvelle ».

Ces fiches étaient disponibles dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Fiches d'information ».



3 exemples de fiches thématiques disponibles dans les totems GPSO

• **Lettre d'information n°7**

La lettre d'information n°7, parue en novembre 2010, annonçait le 2^{ème} temps de la consultation.

Elle était disponible dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».



2.7. Les moyens de participation

• **Le bulletin-réponse en version papier**

Un bulletin reprenant les 3 questions posées et la partie « Avis libre » permettait au public d'exprimer son avis et de faire des observations ou propositions. Il devait être renvoyé à RFF à l'aide de l'enveloppe « libre-réponse » fournie.

Le bulletin de participation et l'enveloppe « libre-réponse » étaient disponibles dans les totems GPSO.

• **Le bulletin-réponse en version électronique**

Une rubrique spéciale « Consultation du public » a été créée sur le site Internet www.gpso.fr. Le public pouvait accéder à l'ensemble des brochures d'information et des cahiers des hypothèses de tracé, et donner son avis grâce à un formulaire.

Le bulletin de participation était accessible via le site www.gpso.fr, rubrique « Consultation du public ».

3. PETITIONS REÇUES PAR RFF

Des associations de riverains ont adressé à RFF des pétitions pour faire part de leurs inquiétudes quant à l'impact des lignes nouvelles sur l'environnement, notamment sur les milieux humain et naturel.

RFF rappelle que la plus grande attention est portée à la meilleure insertion du projet et étudiera toutes les solutions pour préserver l'environnement et le milieu humain.

Du fait de leur forme, ces documents n'ont pas été intégrés dans les analyses quantitative et qualitative de la consultation.

Les pétitions suivantes ont été remises à RFF :

- **« Non aux tracés actuels du TGV sans concertation »**
 - Initiateur : Association Sauvegarde de Pompignan
 - Type de pétition : recueil de signatures manuscrites
 - Nombre de signataires : 100
- **« TGV à Pompignan-cadeau empoisonné »**
 - Initiateur : non renseigné
 - Type de pétition : recueil de signatures manuscrites
 - Nombre de signataires : 52
- **« Non aux tracés de la ligne à grande vitesse »**
 - Initiateur : non renseigné
 - Type de pétition : recueil de signatures manuscrites
 - Nombre de signataires : 86
- **« Non au tracé du TGV qui éventrerait le parc à "fabrique" du château de Pompignan »**
 - Initiateur : non renseigné
 - Type de pétition : recueil de signatures manuscrites
 - Nombre de signataires : 72
- **« Assez de nuisances : protégeons nos habitants »**
 - Initiateur : Association « Bien vivre à St-Jory »
 - Type de pétition : recueil de signatures manuscrites
 - Nombre de signataires : 101
- **« Assez de nuisances : protégeons nos habitants »**
 - Initiateur : Association « Sauvegarde de Castelnau »
 - Type de pétition : recueil de signatures manuscrites
 - Nombre de signataires : 128
- **« Non à la LGV »**
 - Initiateur : Site Internet www.lapetition.be
 - Type de pétition : recueil de noms en ligne
 - Nombre de signataires : 198
- **Pétition d'élus**
 - Initiateur : Union pour la Sauvegarde des Villages
 - Type de pétition : recueil de signatures manuscrites
 - Nombre de signataires : 54

4. ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONSULTATION

3 581 avis au total ont été reçus par RFF. L'augmentation de la participation est très forte par rapport au premier temps de consultation lors duquel 281 avis avaient été envoyés.

4.1. La méthode d'analyse

Chaque avis a été traité selon les critères suivants :

- Format de réponse : bulletin papier ou électronique
- Département d'origine (analyse des données brutes et mises en relation avec les communes et la population concernées)
- Réponses à la question 1
- Réponses à la question 2
- Réponses à la question 3
- Thématiques développées dans l'avis libre

A partir de ces critères, une analyse quantitative a été réalisée. Une analyse qualitative du contenu des avis a ensuite permis de classer les propositions à partir de chaque thème abordé.

Sur 3 581 avis, 285 avis n'ont pas été retenus pour les raisons suivantes :

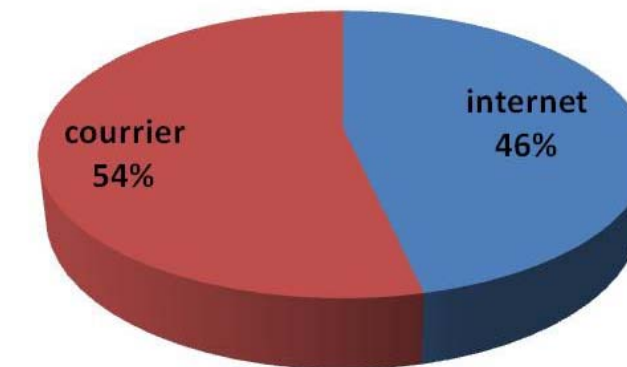
- bulletins blancs,
- absence d'indication de la commune de résidence,
- bulletin du 1^{er} temps de consultation.
- envoi de documents sans lien direct avec l'objet de la consultation.

Dans le cas où une même personne (nom et prénom identique) a adressé plusieurs avis identiques, alors un seul avis a été comptabilisé.

Le bilan a donc porté sur 3 296 avis. Les analyses quantitative et qualitative se basent sur ce nombre.

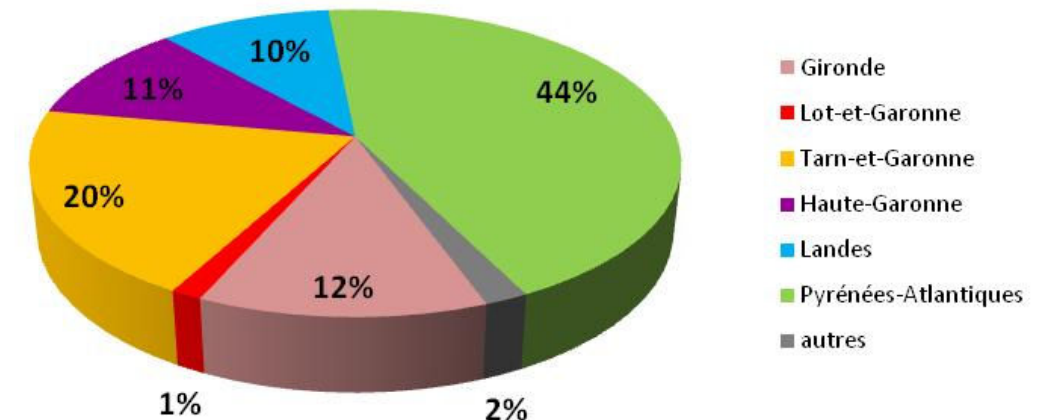
4.2. Le bilan chiffré

Format de réponse



La part de l'utilisation d'Internet a sensiblement augmenté par rapport au premier temps de la consultation (elle était alors de 39,5%).

Origine géographique des avis



On compte le plus grand nombre d'avis en provenance des Pyrénées-Atlantiques, avec 44% des avis exprimés (soit 1454 avis). Le Tarn-et-Garonne est le deuxième contributeur avec 20% (652 avis).

Le nombre d'avis est relativement homogène entre les départements de la Haute-Garonne (11%, 348 avis), de la Gironde (12%, 402 avis) et des Landes (10%, 331 avis). La participation en Lot-et-Garonne a été de 44 bulletins, soit 1%.

La participation en ligne a permis aux habitants d'autres départements de s'exprimer, à hauteur de 2%.

• **Taux de participation des habitants**

Ce taux est calculé sur la base du nombre d'habitants des communes du fuseau.

En moyenne, le nombre d'avis par habitant de la zone concernée s'élève à :

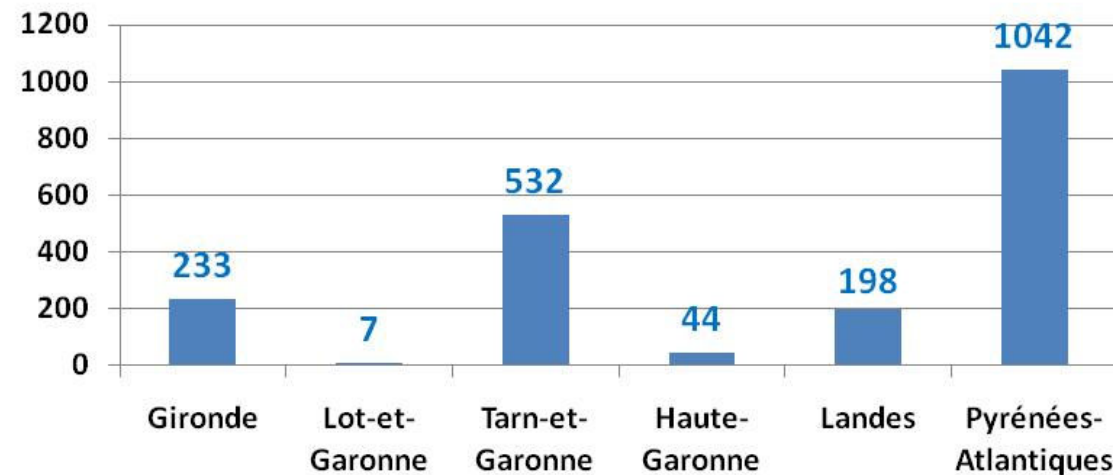
- Gironde : 1 avis pour 724 habitants, soit 0,13% de participation
- Lot-et-Garonne : 1 pour 809, soit 0,12% de participation
- Tarn-et-Garonne : 1 pour 138, soit 0,72% de participation.
- Haute-Garonne : 1 pour 89 habitants, soit 1,12% de participation
- Landes : 1 avis pour 186 habitants, soit 0,53% de participation
- Pyrénées-Atlantiques : 1 pour 68, soit 1,47% de participation

• **Le cas des « avis identiques »**

Les « avis identiques » sont des avis exprimés par différentes personnes mais présentant exactement le même contenu.

Nous avons recensé un total de 2056 « avis identiques », soit 62,4% des avis pris en compte. Ces avis sont le résultat d'une mobilisation des associations travaillant autour du projet.

Nombre d'avis identiques



Pyrénées-Atlantiques

C'est dans les Pyrénées-Atlantiques que l'on a compté le plus grand nombre de ces avis. 1042 avis portaient sur l'opportunité de la réalisation d'une ligne nouvelle et indiquaient que « La seule hypothèse de tracé qui convienne est l'aménagement des voies existantes ».

Bien que ce sujet, l'opportunité du projet et son financement, fut l'objet des débats publics de 2005 et 2006, un certain nombre de questions subsistent. RFF propose des réponses à ces interrogations dans sa Lettre d'information n°8 (janvier 2011), ainsi que dans un document intitulé « Etude comparative des 2 solutions pour la ligne Bordeaux-Toulouse : aménagement de la ligne existante versus construction d'une ligne nouvelle avec maintien de la ligne existante » (sous-rubrique « Documents de concertation » dans la rubrique « Documents à télécharger » sur www.gpso.fr).

Gironde

En Gironde, on compte 233 avis de ce type qui mentionnaient « La seule hypothèse de tracé qui convienne est l'aménagement des voies existantes », en particulier à Bernos-Beaulac et Saint-Médard d'Eyrans, mais aussi Landiras, Préchac et Saint-Selve.

Landes

Dans ce département, deux cas d'avis identiques ont été observés.

- Dans le sud des Landes, à Bénesse-Maremne, Ondres, Saint-Martin de Seignanx et Tarnos, l'avis identique contenait le message suivant : « Les voies actuelles modernisées avec une protection efficace des riverains constituent la meilleure solution ».
- Dans le nord des Landes, à Lucbardez-et-Bargues, Arue et Labenne, l'avis identique mettait l'accent sur la modernisation des voies et la protection des riverains.

Au total, on compte dans les Landes 198 avis identiques.

Tarn-et-Garonne

A Pompignan (82), 511 avis identiques demandent une étude de la proposition de tracé couplé à l'autoroute et jugent la consultation prématurée tant que cette étude n'aura pas été réalisée.

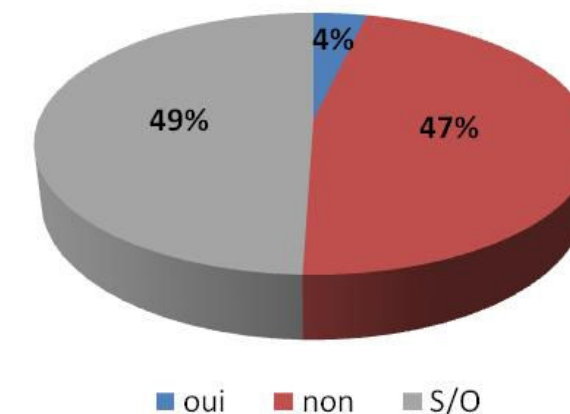
Il faut ajouter à cela 21 avis qui reprennent la mention indiquant que « La seule hypothèse de tracé qui convienne est l'aménagement des voies existantes ».

Au total, il y a 532 avis identiques en Tarn-et-Garonne.

• **Les réponses aux questions posées**

Question 1

La liste des principaux enjeux est-elle complète sur votre territoire ?

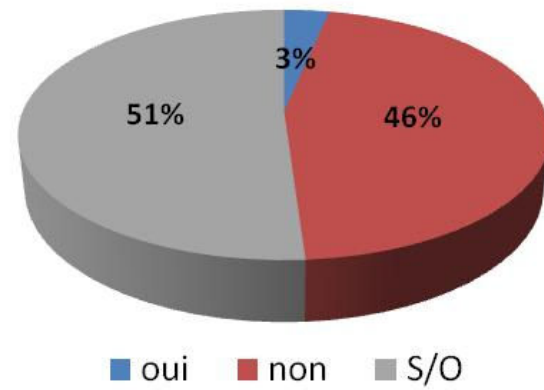


49% des participants, soit 1631 personnes n'ont pas répondu à cette question (S/O : sans opinion) ; 47%, soit 1543 personnes, pensent que la liste des principaux enjeux est incomplète et 4%, soit 122 personnes, pensent qu'elle est complète.

Parmi les personnes ayant répondu « non », seule une faible partie a proposé des enjeux supplémentaires. Ces enjeux sont présentés en partie 5.

Question 2

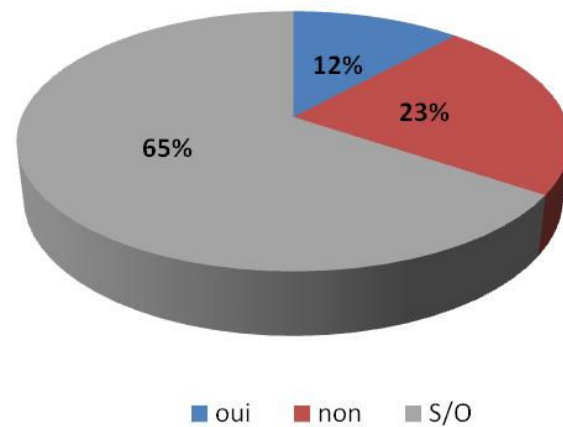
La liste des objectifs recherchés est-elle complète sur votre territoire ?



51% des participants, soit 1683 personnes, n'ont pas répondu à cette question (sans opinion) ; 46%, soit 1505 personnes, pensent que la liste des objectifs est incomplète et 3 % (soit 108 personnes) pensent qu'elle est complète. Parmi les personnes ayant répondu « non », seule une faible partie a proposé des objectifs nouveaux. Ces objectifs sont présentés en partie 5.

Question 3

Y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau sur votre territoire ?

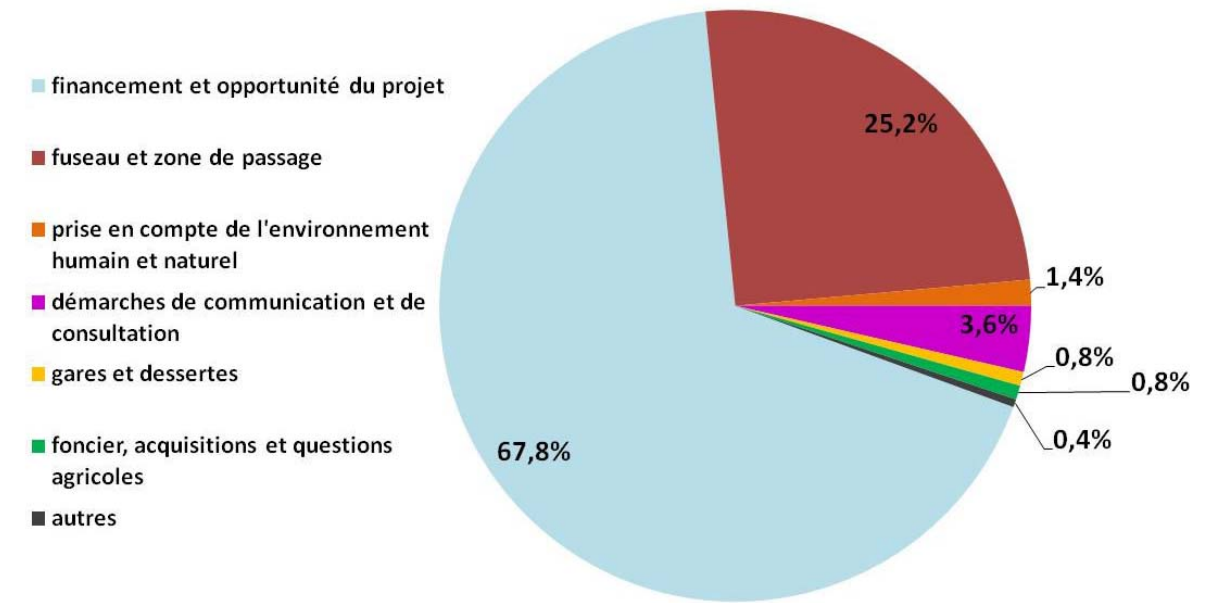


65% des participants, soit 2161 personnes, n'ont pas répondu à cette question (sans opinion). 23%, soit 745 personnes, ne pensent pas qu'il y a d'autres hypothèses de tracé à étudier, alors que 12%, soit 390 personnes, pensent le contraire. Les propositions sont détaillées en partie 5.

Avis libres

Les participants à la consultation pouvaient également soumettre des avis libres sur les thématiques liées au GPSO. Certains participants ont ainsi formulé plusieurs avis libres, portant sur des thématiques différentes. Au total, RFF a reçu 2754 avis libres.

Thèmes développés en avis libre



67,8% des avis libres (soit 1868) concernaient le financement et l'opportunité du GPSO. Ils sont principalement constitués des « avis identiques » décrits précédemment.

Le choix du fuseau est le deuxième sujet le plus fréquent, avec 25,2% des avis libres (soit 694). Ces avis viennent pour leur grande majorité de la région du Frontonnais.

3,6% des avis libres (soit 99) concernaient la communication du GPSO et les documents fournis.

5. ANALYSE QUALITATIVE DES AVIS DU PUBLIC

Sur les 3581 avis reçus, un certain nombre d'habitants ont fait des remarques permettant d'améliorer les hypothèses de tracé. RFF les a analysées avec le plus grand soin sur la base des critères suivants :

- La remarque apporte-t-elle des informations nouvelles ?
- Est-elle techniquement recevable ?
- Est-elle compatible avec les conclusions de l'étape 1 de GPSO (services attendus par les lignes nouvelles, limites du fuseau ...)?

RFF vérifiera la prise en considération de ces éléments dans les études au moment où une seule hypothèse de tracé aura été retenue par le Comité de pilotage du GPSO en juin 2011. Des études approfondies seront alors menées sur ce tracé et des ajustements pourront être envisagés.

Les contributions qui remplissaient ces 3 critères figurent dans les listes ci-dessous.

Cette partie est présentée de la façon suivante :

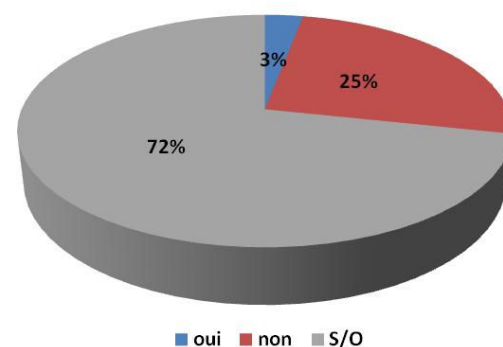
- d'abord la liste des contributions du public (hors avis personnels), présentées par département dans l'ordre chronologique des questions soumises au public ;
- ensuite, les réponses de RFF classées par thème.

Dans un souci de fidélité au contenu d'origine, RFF n'a pas reformulé les avis. Dans certains cas cependant, les avis ont pu être synthétisés pour en faciliter la compréhension.

5.1. Les suggestions, remarques et propositions du public pour compléter la liste des enjeux environnementaux (question 1)

- En Gironde

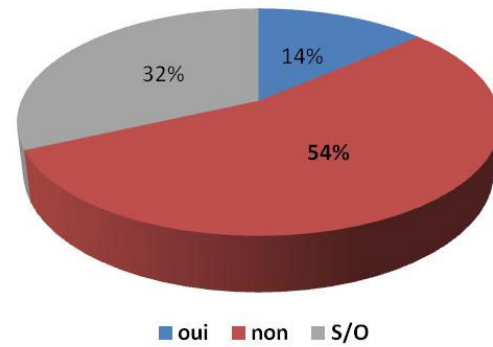
La liste des principaux enjeux est-elle complète en Gironde?



Communes concernées	Contributions du public
Bordeaux	« Sur notre terrain qui est dans le périmètre du tracé (bande des 1000m) vivent des salamandres ».
Cadaujac	« Il faut prendre en compte le bruit, la dénaturation de l'environnement, la perte en qualité de vie, l'intrusion dans un paysage patrimonial (vignobles, demeures historiques) ». ----- « Sauf omission de ma part, je n'ai pas vu de renseignements sur les protections phoniques envisagées pour les zones urbaines concernées ». ----- « L'ajout d'une 3ème voie et l'augmentation significative du trafic entraîneront des nuisances sonores importantes. Il n'est rien mentionné sur les protections phoniques efficaces qui devront être mises en place ».
Léognan	« En tant qu'élu, délégué de la communauté de communes des Graves et de Montesquieu, membre de la commission environnement, couvrant les territoires de Cadaujac, Castres-sur-Gironde, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran notamment, je n'ai pas eu connaissance de l'impact environnemental du projet, alors qu'une ZNIEFF classé Natura 2000 est traversée ».
Ayguemorte-les-Graves	« Sur la commune d'Ayguemorte-les-Graves au lieu dit "Le Breton" au nord du Château Méjan passera la LGV. Le chemin rural en direction de Thion à l'intersection des parcelles N°186 - 189 - 278 et 507, est assez fréquenté par les promeneurs et la faune. Qu'en sera-t-il du franchissement de la LGV, passage souterrain ou passerelle »?
Beautiran	« Sur notre commune, les infrastructures routières vont être touchées durant la période de travaux liés à la construction de la LGV. Certaines risquent d'être supprimées ensuite. Quels aménagements sont prévus ? Les temps de parcours en seraient fortement rallongés et donc les émissions de CO2 augmentées ».
Castres-Gironde	« La zone Natura 2000 doit figurer, ainsi que les sources d'eau potable de Bellefond, qui alimentent une partie de la CUB ».
St-Michel-de-Rieufret	« Le fuseau passe sur les tracés de l'ancienne voie romaine "chemin Gallien" sur St-Michel-de-Rieufret ».
Captieux	« Ce tracé maximise l'impact sur le Parc Naturel des Landes de Gascogne et ses alentours. Le morcellement de l'espace aura un impact sur la faune et la biodiversité ».
Ensemble du département	« Les zones dites sensibles sont identifiées, mais pas les continuités écologiques, ni la nécessité pour la faune de se déplacer, soit dans de larges migrations soit dans les allées et venues quotidiennes ou ponctuelles pour le gagnage ou l'abreuvement ». ----- « Ces tracés nient complètement l'existence de trames vertes et bleues, passent au milieu de la forêt et détruisent les écosystèmes existants. ----- De plus 1 000 m de large constituent un véritable "Mur de Berlin" aussi bien pour la faune que pour les humains. »

• **En Lot-et-Garonne**

La liste des principaux enjeux est-elle complète en Lot-et-Garonne ?

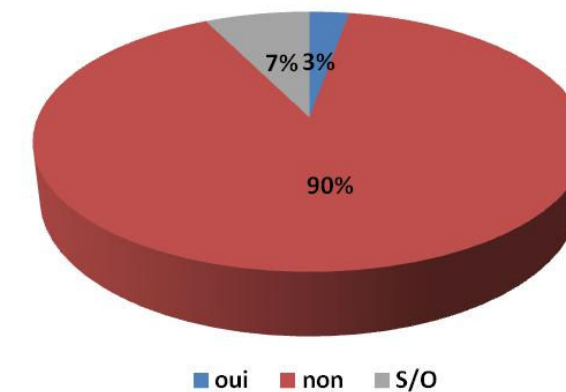


Communes concernées	Contributions du public
Xaintrailles	« Il existe des ruines gallo-romaines répertoriées en 1974 ». « Il faut prendre en compte le Château de Xaintrailles ».
Montgaillard	« Il faut prendre en compte l'enjeu paysager du Jardin du Baqué, ouvert au public et aux scolaires depuis le début des « rendez-vous aux jardins ». Ce jardin se trouverait détruit par l'une des hypothèses de tracé du fait des impacts esthétiques et de l'assèchement des mares. Ces mares sont alimentées en eau par l'écoulement de fossés qui seraient détruits ».
Vianne	« Il faut prendre en compte l'enjeu paysager des coteaux et de la vallée de la Baïse. Ce paysage serait menacé par les tranchées dans les coteaux et par les remblais ou les ouvrages d'art dans les vallées. Cela représente aussi un enjeu touristique ».
Sainte-Colombe	« Les accès routiers (ou autres moyens de transport) à l'éventuelle gare TGV d'Agen ne sont absolument pas positionnés, qu'il s'agisse d'agrandissements de voiries existantes ou de créations. Nous ne savons rien des surfaces en cause, il en est de même des éventuels parkings à prévoir ».
Boé	« Il faut éviter de franchir 2 fois la Garonne à hauteur de Boé. Cela génère un enjeu esthétique et environnemental ». « L'effet souffle n'est pas pris en compte ».

Layrac	<p>« Il existe un enjeu humain et patrimonial, la proximité de l'église de Saint-Martin (monument historique classé), du château Lagravade (chambres d'hôtes) et de nouveaux lotissements derrière le cimetière ».</p> <p>« L'hypothèse de tracé sud ferait passer la nouvelle ligne sur un remblai très important en hauteur, car pouvant se situer à une hauteur proche de celle de la place de l'église. Ce remblai constituerait un frein très important à l'écoulement des crues du Gers, dont les habitants de Layrac, se rappellent la crue de 1977 ».</p> <p>« Le franchissement de la Garonne juste en amont pour raser l'A62, permettrait de se servir du talus comme mur anti bruit ».</p> <p>« Il faut conserver la vue remarquable sur les vallées de la Garonne et du Gers ».</p> <p>« Il faut conserver la vue du vieux bourg depuis l'A62 ».</p>
--------	--

• **En Tarn-et-Garonne**

La liste des principaux enjeux est-elle complète en Tarn-et-Garonne ?



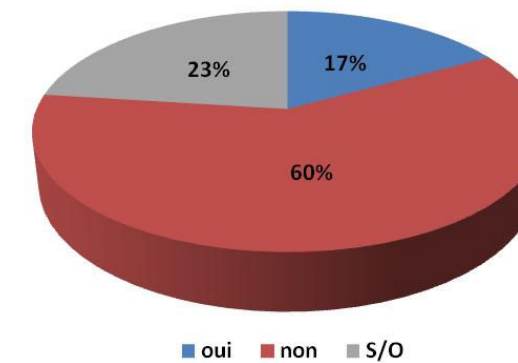
Communes concernées	Contributions du public
Auvillar	« Entre les PRF170 et PRF173, l'insertion du tracé n'est pas exemplaire au sens du Grenelle : - Le tunnel doit être prolongé au-delà du franchissement de l'A62 et du PRF 172. - Il faut maintenir la richesse culturelle et touristique d'Auvillar, unique dans un rayon de 25km. - Il faut préserver son développement économique, notamment en évitant les délaissés inexploitable et en détruisant le moins possible d'exploitations. - Il faut préserver au mieux l'équilibre climatologique et hydrographique en évitant des fortes tranchées sectionnant les vallons ».

	« Le ruisseau de Camuson, indiqué en jaune sur l'orthoplan n'est pas sur son tracé mais sur le lieu dit 'le Bousquet et Rey' »
Saint-Michel	« La protection du Hameau de Montbrison sur la commune n'est pas forcément prise en compte dans les hypothèses de tracé. Une grande partie de la population de St-Michel réside dans ce quartier ». « La zone délimitée concernant le hameau est fautive ; le hameau commence dès la 1ère maison en arrivant d'Auvillar en bord de la D12, à la maison de M. Desbourdieux. L'impact sur cette portion représente environ 60 à 70 personnes qui seront pollués par cette LGV ».
Castelsarrasin	« Le choix d'un remblai en rive droite de la Garonne (secteurs 191 à 195) est risqué quant aux menaces d'inondations. Une barrière supplémentaire aura pour effet de contrecarrer les écoulements naturels et retenir les eaux en amont de celle-ci ».
Montbeton	« Certaines liaisons (trame verte et trame bleue) entre les différentes unités écologiques (forêt, zone humide,...) vont être coupées par la ligne. Qu'est-il prévu pour le maintien de ces liaisons ? » « Une étude environnementale (étude cabinet Ectare) a été réalisée sur les premières hypothèses de fuseau de la LGV, a-t-elle été prise en compte ? ».
Lacourt-Saint-Pierre	« Il existe un enjeu environnemental au niveau des anciens domaines (Beauvillard, Bounots, Fumereau, Goursy, Pichinot...) : flore (arbres centenaires, espèces végétales rares), faune (oiseaux migrateurs) et écosystèmes aquatiques (mares, bassins) ». « Il existe un enjeu architectural au niveau des anciens domaines (Beauvillard) : maisons traditionnelles en briques, et/ou en terre crue et leurs dépendances hangars, pigeonniers, fours, parcs... ». « Sur les communes de Lacourt-Saint-Pierre et Montbeton, les enjeux environnementaux n'ont pas été étudiés de façon exhaustive, en particulier au niveau des anciens domaines (Beauvillard...) situés dans ou proches du fuseau : pas d'étude sur la flore (arbres centenaires, espèces végétales rares), sur la faune (oiseaux migrateurs) et les écosystèmes aquatiques (mares, bassins). Les enjeux architecturaux et patrimoniaux des anciens domaines ne sont pas pris en compte et n'ont pas été recensés de manière exhaustive : maisons traditionnelles en briques et/ou en terre crue ainsi que leurs dépendances, hangars, pigeonniers, fours, parcs... »
Bressols	« Il faut prendre en compte le risque d'inondation et surtout l'évacuation d'eaux stagnantes dans le secteur de Bressols. Avec la LGV, un mur de 8m, une bonne partie de la commune va se retrouver cloisonnée entre l'A62 en remblai, l'A20 en remblai et la ligne actuelle Montauban-Toulouse en remblai ».
Labastide Saint-Pierre	« Le Conservatoire Régional des Espaces Naturels (CREN) est en cours de rachat d'une parcelle au niveau du lieu dit viguerie sur la commune de Labastide-St-Pierre ; cette parcelle est en gestion avec le CREN depuis plus de 10 ans ; il faut donc la prendre en compte ».

Pompignan	« Le parc et les bois (50ha) du château de Pompignan (XVIIIe), "site d'intérêt écologique" évident, ne figurent pas malgré l'arrêté préfectoral du 23/02/2010 ; il comporte un réseau hydraulique naturel (8 sources) et un bâti du XVIIe ». « Il est impossible de réaliser le tunnel promis au fond du vallon inondable, trop profond; toute tranchée couverte dans un tel site sera inacceptable ». « L'impact visuel d'un viaduc enjambant 3 voies de communications est à prendre en considération ». « En plus de l'enjeu à dominante patrimoniale, il est indispensable d'indiquer : l'enjeu milieu physique dangereux du coteau de Pompignan classé à risques multiples : inondations (ruisseau torrentiel dévastateur), glissements de terrain (coteaux d'alluvions, sans ancrage rocheux permettant de fixer une infrastructure), classement PPRN Rouge ».
-----------	---

• **En Haute-Garonne**

La liste des principaux enjeux est-elle complète en Haute-Garonne ?

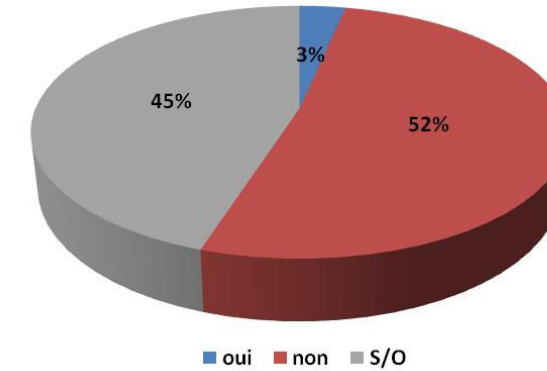


Communes concernées	Contributions du public
Saint-Rustice	« Il faut prendre en compte les arboriculteurs et les agriculteurs du secteur ». « Le site historique et le village gallo-romain sur le tracé D sont à prendre en compte ». « Il faut prendre en compte les cultures céréalières dans la plaine de la Garonne ». « Il faut prendre en compte la valeur patrimoniale du site des 3 ponts et du canal du midi ». « Sur la commune un quartier entier peut être détruit par le tracé D, environ 16 % des habitations mettant en péril l'équilibre d'un village ».

	<p>« Pourquoi la zone inondable de la plaine de la Garonne n'est elle pas prise en considération » ?</p> <p>« La valeur patrimoniale du canal latéral de la Garonne et du centre ville de St-Jory avec son église classée sont toujours absent de vos études et cartographies ».</p> <p>« Il faut intégrer les enjeux patrimoniaux sur le secteur de Saint-Rustice et Pompignan. Une zone non constructible de 500 m doit décider autour de la villa gallo romaine à Saint-Rustice. »</p> <p>« Le PPR (Plan de Prévention des Risques) précise que la commune de Saint-Rustice présente de nombreuses zones inondables et un sol instable (glissement de terrain) ».</p>
Castelnau d'Estrétefonds	<p>« Il faut prendre en compte la présence de céréaliers dans la vallée ».</p> <p>« Il faut prendre en compte la zone inondable ».</p> <p>« Vous avez oublié que la vallée de la Garonne dans ce secteur est classé en risque inondable [...] Dans cette zone nichent tout un tas d'oiseaux migrateurs qui ont trouvé à cet endroit une zone de nidification idéale ; un tel projet mettrait à néant la présence de ces volatiles. »</p>
Saint-Jory	<p>« Il faut prendre en compte la valeur patrimoniale du canal latéral de la Garonne (déblai de 5 km tout le long) et du centre ville de St-Jory ».</p> <p>« Il faut prendre en compte l'enjeu touristique important du Canal des Deux Mers. Quel est l'impact du passage d'un TGV sur un bateau qui navigue ? ».</p> <p>« Il faut prendre en compte la zone de protection de captage AEP dans le tracé D ».</p> <p>« Il faut prendre en compte l'enjeu physique PPRI dans la plaine de la Garonne en raison de l'histoire de la région ».</p>

• **Dans les Landes**

La liste des principaux enjeux est-elle complète dans les Landes ?

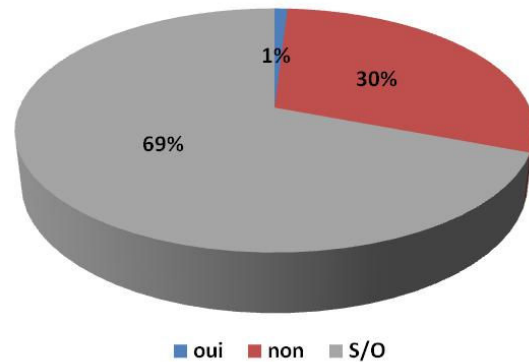


Communes concernées	Contributions du public
Carcen-Ponson	<p>« Le milieu humain n'est pas assez pris en considération à Arue : l'hypothèse Est est proche du lotissement Nanton ; l'hypothèse Ouest détruit une parcelle et remet en cause la viabilité d'une exploitation ».</p> <p>« Il faut prendre en compte la sauvegarde du patrimoine naturel : quartier de "Serres" à Carcen, un Marquèze naturel, original et authentique ».</p>
Saint-Paul-lès-Dax	<p>« Le site remarquable d'Abesse n'est pas suffisamment pris en compte, tout comme son étang ».</p> <p>« Les enjeux touristiques et thermaux ne nous paraissent pas avoir été réellement pris en compte dans l'esquisse des deux tracés sur St-Paul-Lès-Dax : notre activité de camping (Etang d'Ardy) nous paraît très compromise, quel que soit le tracé choisi. S'il faut choisir, le tracé le plus éloigné nous "convierait" mieux. Mais malgré tout, les nuisances de bruit risquent de faire fuir notre clientèle thermale et touristique ; l'internaute en visualisant l'environnement géographique de ses futures vacances ne prendra pas le risque de venir passer ses vacances chez nous, même si nous lui assurons calme et quiétude ».</p> <p>« Il faut prendre en compte l'intérêt environnemental en intégrant la loi sur l'eau par rapport au dessèchement des marais ».</p>
Labenne	<p>« Il faut intégrer les nombreux sites classés qui se trouvent sur le passage de la LGV : lac d'Yrieux, Marais d'Orx, Etang de Beyres. Il s'y trouve des espèces protégés. Et surtout encore un peu de nature ! »</p>
Saint-Martin de Seignanx	<p>« Il faut prendre en compte les sites sensibles du marais d'Orx, de l'étang de Beyres et du lac d'Yrieux. Aucune mesure pour la réduction du bruit et des vibrations n'est prise en considération ».</p> <p>« A l'aplomb du viaduc tracé Est (repère 220), tout le paysage sur les Pyrénées et l'Adour sera effacé par la hauteur de l'ouvrage. Comment sera assurée l'intégration d'une telle infrastructure dans le paysage ? ».</p>

Tarnos	Il faut prendre en considération l'impact écologique (marais d'Orx, Barthes, etc...)
Ensemble du département	« Les zones sensibles d'enjeu humain (maisons) doivent faire apparaître les maisons habitées et non pas une théorie statistique de la densité. Il vaut mieux connaître le terrain pour savoir où se trouvent les "vrais" bâtis habités ».

• **Dans les Pyrénées Atlantiques**

La liste des principaux enjeux est-elle complète dans les Pyrénées-Atlantiques ?



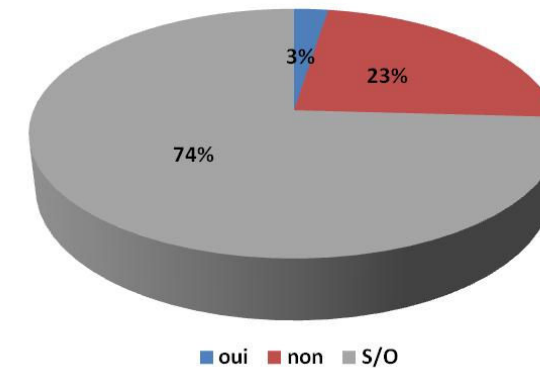
Communes concernées	Contributions du public
Saint-Pée sur-Nivelle	<p>« Au lieu dit Kontramundo (altitude de 80M environ), à Saint-Pée-sur-Nivelle, à l'endroit où la ligne traverse la RTDE 307, vous prévoyez une tranchée ouverte qui sera enfouie sur 30 à 40 mètres de profondeur pour rattraper le niveau du pont qui traversera la Nivelle vers Urrugne en contrebas. Ceci est totalement aberrant, alors que quelques centaines de mètres en amont, à proximité du centre d'enfouissement, où il n'y a aucune habitation la ligne est totalement enterrée en tunnel. Pensez aux riverains et aux maisons implantées en zone dites sensibles, et enterrez la voie à ces endroits. Il faut que la ligne soit totalement enterrée au lieu dit Kontramundo sur 1 à 2 kms avant et après le passage de la RTDE 307. C'est le seul moyen pour éviter de défigurer la zone ».</p> <p>« J'ai une maison situé sur un des tracés à Saint-Pée-sur-Nivelle au lieu dit Kontramundo ; à cet endroit le tracé ne prévoit pas de tunnel alors qu'il s'agit d'une zone d'habitat sensible. En amont il est prévu un tunnel près du centre d'enfouissement alors qu'il n'y a aucune habitation à proximité.</p> <p>Ceci me semble aberrant. Compte tenu de la profondeur de la tranchée dans laquelle sera réalisée la LGV à cet endroit, seul un tunnel est envisageable sur 1 à 2 kms en amont et en aval du franchissement de la RTDE 307. Dans le cas contraire, il faudra détruire plusieurs maisons ».</p>

	« Les enjeux avaient été clairement identifiés par la Médiatrice mais RFF s'est empressé de les négliger en présentant une hypothèse opposée et dévastatrice sous la forme d'un tracé sans tunnel passant en plein milieu d'une zone sensible composée d'habitations et d'exploitation agricole avec une tranchée non couverte de 55 mètres de profondeur ».
	« Il faut prendre en compte les ressources aquatiques vivantes, les migrateurs amphihalins ».
Saint-Pierre d'Irube	« Il faut prendre en compte la préservation de l'environnement visuel et sonore ».
Ustaritz	« La défiguration des paysages n'a pas été analysée comme une grave menace pour l'environnement ».

5.2. **Les suggestions, remarques et propositions du public pour compléter la liste des objectifs pour la conception des hypothèses de tracés (question 2)**

• **En Gironde**

La liste des objectifs recherchés est-elle complète en Gironde ?

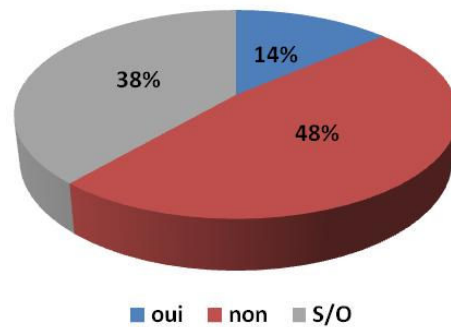


Sujet abordé	Contributions du public
Tracé de la ligne nouvelle	« Au départ des études, il était question que la ligne passe à l'ouest de l'autoroute A62, à partir de Cadaujac, puis vers le pk10 + 800 mètres environ ; elle devait quitter la voie classique, puis rejoindre l'autoroute, l'enjamber et la longer par la droite. Qu'en est-il de cette solution ? ».
Bâti et patrimoine historique	« Il faut prendre en compte la problématique de la traversée du hameau de Roqueton, du château de Castres-Gironde et du Château du Grand Bos (tranchées couvertes, dispositif anti-nuisance sonore) ».
Insertion environnementale et paysagère	« Il n'apparaît pas dans les projets présentés de solutions pour sauvegarder les zones naturelles. La solution la plus respectueuse est la construction de viaducs. »

Bruit	« A la traversée de St-Médard d'Eyrans, il conviendrait de traiter les nuisances en construisant des protections anti bruit en matériaux écologiques s'intégrant dans l'environnement paysager » ----- « Il est inconcevable de séparer des communes en deux. De séparer des habitations de proximité (moins de 200m) qui étaient joignables par la forêt. Le tracé Est ne répond pas à la quiétude des habitations : 100 m de distance entre la ligne et la voie c'est bien trop peu ».
-------	--

• **En Lot-et-Garonne**

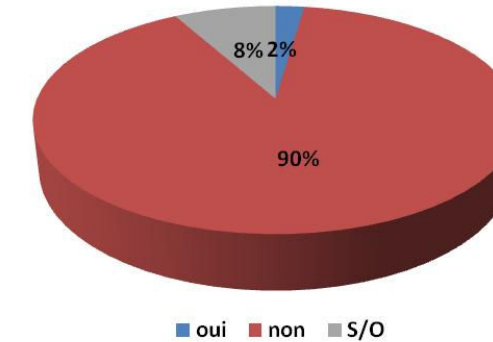
La liste des objectifs recherchés est-elle complète en Lot-et-Garonne ?



Sujet abordé	Contributions du public
Patrimoine historique	« Il faut préserver le patrimoine, avec l'exemple de Layrac, où l'hypothèse sud pourrait passer sur le château de Lagravade, à 400m du bourg ».
Gare	« Il faut tenir compte de la desserte du département du Gers et des populations de l'Est du Tarn et Garonne, qui gagneraient à un positionnement de la halte TGV sur Layrac à l'intersection de la LGV et de la voie Agen-Auch. Elle permettrait aussi de rallier la gare Agen-centre sans dépenses supplémentaires ».
Méthode de conception	« Il faut minimiser les inconvénients en se glissant à proximité immédiate de l'autoroute (tracé H211 et H213) ».

• **En Tarn-et-Garonne**

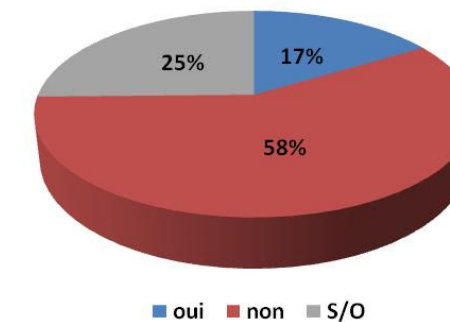
La liste des objectifs recherchés est-elle complète en Tarn-et-Garonne ?



Sujet abordé	Contributions du public
Habitat	« L'hypothèse de tracé n° 254 est la meilleure, car elle impacte le moins le village de Montbeton, et évite réellement les hameaux du Pradas et de La Croix de l'Agneau. Il n'y a pas d'isolement, moins d'expropriations ».
Commune de Bressols	« Quel que soit le tracé retenu, la gare se fera sur la commune de Bressols à l'intersection avec la ligne actuelle. Ceci semble irréversible. [...] Néanmoins, en ce qui concerne l'étude des fuseaux A,B,C,D, le fuseau D est de loin le plus dévastateur pour la commune de Bressols que se soit en terme d'habitations, d'entreprises et de terres cultivées; il n'y a eu aucune explication probante expliquant pourquoi les autres n'ont pas été retenus ».

• **En Haute-Garonne**

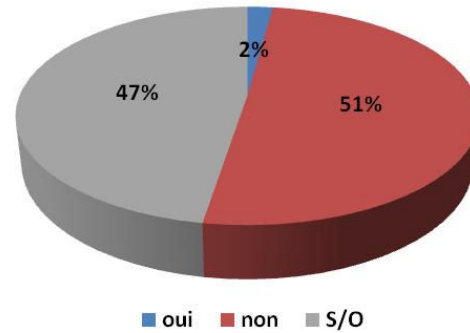
La liste des objectifs recherchés est-elle complète en Haute-Garonne ?



Sujet abordé	Contributions du public
Alimentation en eau	« Il faut ajouter un objectif budgétaire et écologique : après la plaine de Saint-Rustice, le coteau de Pompignan devra être tranché ; or ce coteau est abondant en sources d'eau comme l'ont démontré vos sondages ».

• Dans les Landes

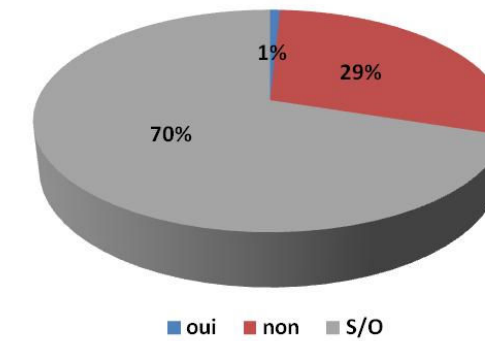
La liste des objectifs recherchés est-elle complète dans les Landes ?



Sujet abordé	Contributions du public
Activités agricoles	« Le monde agricole se préoccupe des aménagements fonciers futurs. Il constate des avantages et des inconvénients pour chacun des tracés et souhaite avant tout voir une hypothèse aboutir le plus vite possible, afin de se projeter dans le futur ».
Gare	« La desserte de Mont-de-Marsan est mauvaise : la gare est trop loin, il faut utiliser la ligne Morcenx - Mont-de-Marsan ». ----- « Où se situe la liaison avec Mont-de-Marsan et quel est le tracé depuis l'embranchement jusqu'à Mont-de-Marsan » ?
Tracé	« RFF s'obstine à faire l'impasse sur le tracé défini au niveau européen : Schéma Européen de Transports (TEN) ».

• Dans les Pyrénées Atlantiques

La liste des objectifs recherchés est-elle complète dans les Pyrénées-Atlantiques ?



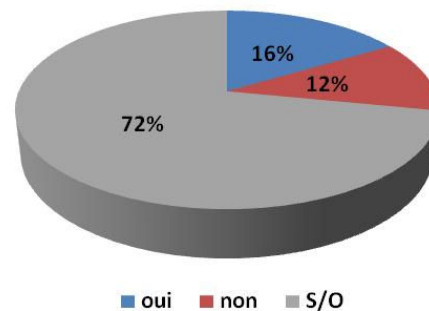
Sujet abordé	Contributions du public
Desserte Béarn - Bigorre	« Le premier acte du "Grenelle" prévoyait 2000 kilomètres de LGV vers 2020. Pour le second acte de ce "Grenelle" prévoyant 2500 kilomètres de LGV après 2020. Le Béarn y est-il inclus »?
Transport de marchandises	« Il y a très peu d'information sur le détail des transports de marchandises de la LGV à long terme ».
Liaison ferroviaire entre la France et l'Espagne	« Après le débat public et les choix concernant l'opportunité du projet vers l'Espagne (comme l'option d'un tronc commun vers Toulouse et le Languedoc) la définition du tracé optimal doit mieux prendre en compte l'horizon temporel de réalisation de la section au Sud de Dax et l'évolution de l'agglomération qu'elle va ceinturer. Elles nécessitent également d'incorporer à la réflexion le mode de raccordement du Centre Européen de Fret de Mouguerre-Lahonce et d'inclure au projet la meilleure protection anti-bruit sur les remblais et viaducs. Deux leviers doivent être privilégiés: le choix d'un projet faisant appel à un maximum de sections souterraines dans le contournement de l'agglomération et la préférence pour un tracé situé à l'Est du fuseau retenu ».
Insertion de la ligne nouvelle	« Évitez de passer dans des propriétés privées à proximité de maisons, sans prévoir de tunnels alors qu'il existe de vastes zones sans aucune habitation où des tunnels sont prévus. Prenez en compte le respect de l'environnement et la beauté des paysages, avant d'envisager de condamner de futurs riverains de la ligne à vivre un enfer et à perdre la valeur économique de leur maison ».

5.3. Les suggestions, remarques et propositions du public pour l'étude de variantes des hypothèses de tracés (question 3)

Sont présentés dans cette partie, en plus des propositions de nouvelles hypothèses, les avis comparant les hypothèses et exprimant des préférences, bien que cela soit l'objet du prochain temps de consultation du public.

- **En Gironde**

Y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau en Gironde ?



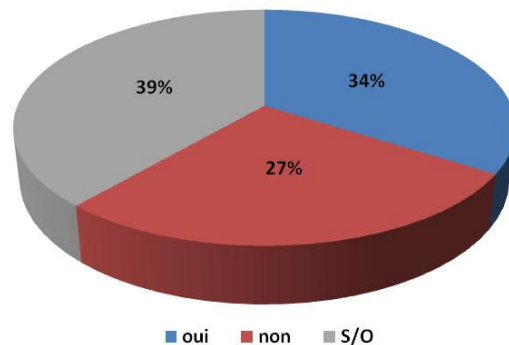
Communes concernées	Contributions du public
Cadaujac	<p>« L'hypothèse qui a le moins d'impact apparent sur l'environnement et les habitants est l'enfouissement de la ligne de trafic rapide. Si cette nouvelle voie doit passer en aérien dans la commune de Cadaujac, il sera nécessaire de l'implanter dans l'emprise du foncier existant de RFF en réalisant des murs de soutènement en bas et haut de talus afin de récupérer en horizontal la surface des talus ».</p> <p>« Il est dommage qu'il n'y ait pas eu d'autres propositions sur la réalisation d'un fuseau plus à l'est en limite du bocage afin d'éviter les centres villes de Cadaujac et St-Médard d'Eyrans. Vu le fuseau retenu dans la traversée de Cadaujac, l'emprise de la nouvelle voie à l'Est est incontournable.</p> <p>Afin de limiter l'impact sur le foncier des riverains ainsi que les nuisances sonores et vibratoires, l'hypothèse d'enfouir la ligne (à 2 voies) permettrait une meilleure intégration et une fonctionnalité accrue du trafic.</p> <ul style="list-style-type: none"> - conservation des 2 voies existantes pour le trafic lent, - 2 voies nouvelles rapides en souterrain ». <p>« Il faut maintenir la halte ferroviaire de Cadaujac au cœur du village. Le projet de réaliser une halte commune Cadaujac / St-Médard est à proscrire ».</p> <p>« Il faut supprimer les passages à niveau et réaliser des aménagements appropriés spécifiques pour le franchissement des voies pour des véhicules légers et lourds ».</p>

	<p>« Il faut concevoir un passage aérien ou souterrain dans le prolongement de la rue Truchon, afin de maintenir un passage accessible aux piétons, vélos, handicapés à fauteuil pour se rendre au bourg ».</p> <p>« Sur la commune de Cadaujac, une seule proposition de tracé a été faite ! N'y a-t-il donc pour cette commune aucune alternative ? »</p> <p>« La troisième ligne est-elle indispensable? Le temps gagné a un impact financier non négligeable, l'entretien des voies coûte cher. Pourra-t-il être fait correctement ? La restructuration de la ligne actuelle ne permettait-elle pas à moindre frais, d'avoir une solution intermédiaire » ?</p>
Castres-sur-Gironde	« Ne serait-il pas judicieux de faire un tracé à l'intérieur du fuseau entre le tracé sud qui longe l'autoroute e le tracé est qui serait environ à 100/150m du village de Roqueton situé sur la commune de Castres Gironde » ?
Saint-Médard d'Eyrans	« A l'ouest de l'A62 : il faut abandonner la ligne classique vers le pk 10+800 pour rejoindre l'autoroute, l'enjamber, et la longer par la droite. Le paysage serait moins détérioré, les habitants moins pénalisés. Cela permettrait de créer un système antibruit de chaque côté : ferroviaire et autoroutier ».
Captieux	« Mon observation concerne le tracé Bordeaux-Bayonne au niveau de la commune de Captieux. Des 2 tracés proposés de part et d'autre de l'A65, celui situé à l'est de l'autoroute déborderait du fuseau de 1000m en franchissant 3 fois la grande ligne de gaz entre l'échangeur de Captieux et la limite des Landes en touchant la maison de Mauregard situé en bordure de route Captieux-Maillas. Vous n'êtes pas certainement sans savoir qu'une troisième canalisation de gaz va être installée à compter de 2012, entraînant de ce fait un élargissement de cette voie. Ma question: pourquoi ne pas faire passer cette ligne entre le pont franchissant l'autoroute et le poste de gaz ? Ceci vous éviterait de franchir 3 fois en diagonale la ligne de gaz et épargnerait la maison de Mauregard, qu'en pensez-vous? »
Escaudes	<p>« Propriétaire d'une maison située sur la commune d'Escaudes (33840) au lieu-dit « Pierron » ou « Campagne », quartier de Naboudic, en bordure Est du fuseau (branche de Toulouse), je proteste et désapprouve le tracé n°1, car il ne respecte aucunement l'habitat rural regroupé autour de ce quartier, et l'intégrité de la Commune d'Escaudes ».</p> <p>« J'ai entendu parler d'une proposition qui viserait à se raccorder sur le tracé Ouest pour rejoindre le tracé Est bien au Sud de la jonction de la RN 932 et de la départementale vers Escaudes. Il laisserait ainsi les habitations de la commune du même côté EST du tracé. Le tracé pourrait ensuite suivre au plus près la nouvelle autoroute pour éviter ainsi l'impression d'encerclement ».</p>

Escaudes	<p>« Je souhaite que soit privilégié le tracé n°2 qui, situé à l'Ouest de l'autoroute, se situe dans une zone beaucoup moins habitée, préserve l'essentiel du hameau de Naboudic et l'intégrité de la commune d'Escaudes ».</p> <p>-----</p> <p>« Dans l'hypothèse où, à l'intérieur du fuseau, un tracé intermédiaire pourrait être envisagé, je souhaite que dans sa partie Escaudes-Nord (à hauteur du quartier de Naboudic), il coïncide avec le tracé n°2, quitte à rejoindre plus au Sud (vers Captieux-Nord) le tracé n°1 situé plus à l'Est ».</p> <p>-----</p> <p>« Je souhaite que le tracé N°2 soit retenu. Une alternative pourrait consister en un compromis entre le tracé n° 2 et le le tracé n°1 en conservant le tracé n° 2 dans sa partie Escaudes-Nord et en rejoignant le tracé n°1 dans sa partie Escaudes-Sud. Le tracé n°2 ou cette alternative permettraient de préserver les habitations de Naboudic et respecterait l'intégrité de la commune d'Escaudes ».</p>
Lerm-et-Musset	<p>« Je suis à 1,5 km d'une HT sur la commune de Lerm au quartier de "Taves". Une seule route de 3m80 passe devant chez moi pour terminer au lieu-dit le "Moulliot" où coule un ruisseau de "Bartos". Cela veut dire que cette petite route sera fréquentée par les engins nuit et jour, que nous ne pourrions plus aller en ballade, nous baigner, boire l'apéro avec les copains, voir les libellules, rosales, huppés, vautours... alors ce n'est plus la peine d'habiter à la campagne. Les tempêtes ont fait beaucoup de mal à la nature, les hommes l'achèvent. Ceci dit, il est possible que votre tracé se décale rive droite du ruisseau où il n'y a que des pins, alors je pourrais encore profiter de notre coin détente avec mes petits-enfants ».</p>

• **En Lot-et-Garonne**

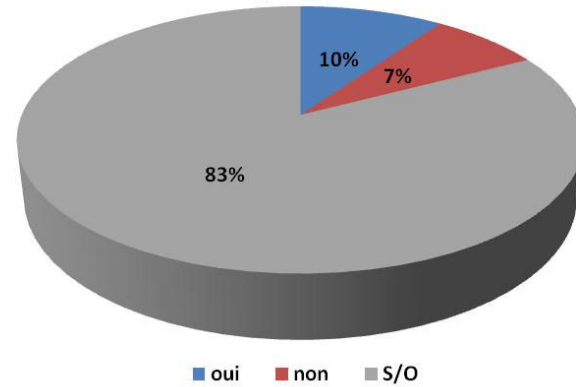
Y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau en Lot-et-Garonne ?



Communes concernées	Contributions du public
Fargues sur Ourbise	<p>« Le tracé n° 181 divise en deux une exploitation et atteint les nappes phréatiques de 2 puits. La seule route vers Fargues-sur-Ourbise et Casteljaloux serait fermée ».</p> <p>-----</p> <p>« Le tracé 183 présente les avantages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il a le plus petit pont sur l'Avance ; - il ne creuse pas la colline et détruit pas le feuillus de Lumé ; - il ne passe pas près du bâti de Lumé ; - il ne passe pas près du bâti de Mandil ; - il ne passe pas près du Dolmen de Lumé ; - il ne touche pas la station pélobate cutripède de la sablière de Lumé ; - il ne touche pas la station pélobate cutripède de la sablière RD283 ; - il ne touche pas la zone humide de La Gravière ; - il ne passe pas près du bâti de Las Paloumères ; - il ne passe pas le carrefour du Placiot ».
Montgaillard	<p>« Il faut privilégier l'hypothèse qui n'affectera pas l'alimentation en eau du jardin du Baqué (il faut signaler que cette alimentation en eau du jardin est conçue ainsi depuis deux siècles) et qui préservera l'esthétique et l'identité du jardin. Le tracé sud serait donc préférable ; il est le plus éloigné du jardin. »</p>
Sainte-Colombe en Bruilhois	<p>« Il faut implanter la gare TGV à Agen centre ville, c'est une hypothèse réaliste en terme de coût/avantage pour l'agenais et son arrière pays : gain de temps de transport en regard du coût, maintien d'une desserte ferroviaire de l'arrière pays par un transbordement direct, diminution du flux de voitures ».</p>
Boé	<p>« Il faut longer l'autoroute plus au Sud (et parfois en dehors du fuseau) en évitant le double franchissement de la Garonne à Boé. Il faut prévoir un tunnel au Sud de la Garonne pour traverser les coteaux de Gascogne au niveau de Layrac ».</p> <p>-----</p> <p>« Il faut faire longer davantage l'autoroute à la LGV en mettant la ligne ferroviaire au Sud de l'autoroute. Sur cette même zone, il est préférable de faire passer la LGV dans un tunnel souterrain sous la colline qui borde la rive gauche de la Garonne ».</p>
Layrac	<p>« L'hypothèse nord sur le tronçon de Layrac est de loin la meilleure car ses impacts sur la population et sur les entreprises sont moindres, donc moins coûteux ».</p> <p>-----</p> <p>« Il faut choisir un tracé au delà de l'A62 pour éloigner la LGV du village le plus possible. Il est dommage que l'option gare TGV à Layrac n'ait pas été retenue. Le raccordement à Agen est déjà assuré via l'ancienne ligne TER Agen-Auch ».</p> <p>-----</p> <p>« Le tracé situé au nord du fuseau est à privilégier, il se situe sur une zone mise en réserve en 1998 (schéma directeur région agenaise) ».</p>

• **En Tarn-et-Garonne**

Y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau en Tarn-et-Garonne ?



Communes concernées	Contributions du public
Auvillar	« Il faut privilégier l'hypothèse de tracé Nord Auvillar-A62 en se rapprochant au maximum de l'autoroute. » Les hypothèses de tracé n°232 et 233 créent une 2e blessure dans le territoire ».
Saint-Michel	« Il faut faire un tunnel en continuité de celui qui passe sous "Gâches" jusqu'au "Camezon". La cité d'Auvillar serait ainsi protégée. » « Pourquoi ne pas étudier la faisabilité d'un tracé totalement au Sud du fuseau ? Il y a nettement moins d'habitations et le tracé serait en partie encaissé, pour moins de nuisances sonores et visuelles. » « Il faut coller au plus près de l'autoroute. » « Le tracé H 231 est le plus logique. Puisque l'autoroute a déjà détruit le paysage, il est inutile de faire d'autres dégâts avec les autres tracés (H232 et H233) ».
Castelferrus	« Il faut procéder à un raccordement du tracé H243 avec le coté ouest du tracé H244, permettant de rester toujours au sud du tracé sur toute la partie vers Agen ; le tracé serait éloigné de St Nicolas de la grave. Le tracé sud en bordure du fuseau me paraît plausible car il respecte les courbes et contre-courbes entre St-Porquier et Angeville, il permet d'écarter les bourgs. » « Le tracé le plus au sud du territoire est préférable, afin de diminuer au maximum les nuisances par rapport à l'ensemble des habitations du village et pour protéger au maximum les espaces boisés. » « Ce projet pourrait être modifié par un déplacement plus au sud de 150 à 200 m sans modifier l'accès à la vallée de la Garonne. ».

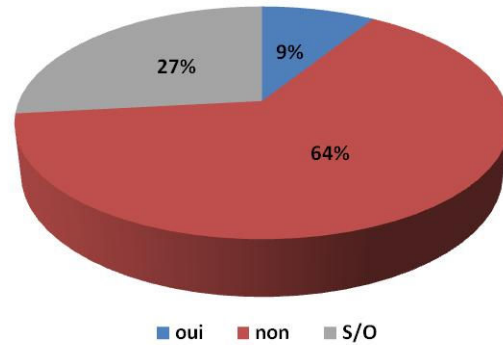
Castelsarrasin	« Passer encore un peu plus au sud de Bénis permettrait d'éviter 3 maisons de plus sans remettre en cause le projet dans son ensemble ». »
Montbeton	« En l'état, le tracé 254 est le moins impactant car il évite le Pradas, la Croix de l'Agneau et Grangé, secteurs à forte densité. Les tracés 251 et 253 sont à proscrire car dévastateurs. Le tracé 252 est aussi très impactant ». » « La dernière hypothèse, en jaune, semble la plus appropriée, car elle touche nettement moins de zones sensibles que les 3 premières hypothèses. Il faut rapprocher le plus possible la ligne de l'autoroute afin de toucher le moins d'habitations possibles. Une ligne en tranchée couverte et non aérienne serait nettement mieux, surtout concernant la nuisance sonore, ce qui n'est pas négligeable pour le quotidien des personnes avoisinant le tracé ». » « Le dernier tracé est quand même le plus souhaitable pour les habitants du Pradas et de la croix de l'Agneau ». » « Il faut privilégier le tracé 254. Le principal enjeu sur cette commune est l'habitat : il faut faire le maximum pour limiter les impacts sur les habitations et les nuisances pour les riverains. Le dernier tracé proposé passant au sud de Croix de l'Agneau et de Pradas est donc la meilleure alternative possible ; encore faut-il que le passage se fasse en tranchée couverte. Le canal est aussi un élément très important pour Montauban et sa région, il faut donc impérativement passer en dessous de celui-ci ». » « Le tracé devrait être plus proche possible de la forêt de Montech pour éviter au maximum de générer des nuisances (pendant les travaux et le fonctionnement de la ligne) aux maisons déjà construites. C'est inadmissible de supprimer des maisons pour privilégier les oiseaux de la forêt de Montech ou autres ». » « Je demande que soit étudié un tracé au sud du fuseau entre Montbeton et Lacourt-St-Pierre, secteur où il y a le moins d'habitations ». » « Le tracé en jaune sur la carte est plus respectueux des maisons ». » « Il faut a priori choisir le nouveau fuseau "jaune" impactant le moins de logements, en passant au Sud de Montbeton (limite du fuseau) ». » « Après examen de l'ensemble des 4 hypothèses, celle qui me semble la plus plausible est la H252 (Secteur 250) et la H262 (secteur 260). » Elle est rectiligne pour une vitesse à 320km/h. L'impact sur les habitations est moindre (je tiens ce raisonnement en ne prenant en compte que de la jonction des 2 secteurs car je réside au hameau du Pradas qui est situé sur cette limite des 2 secteurs). Vous n'étudiez la possibilité d'une tranchée couverte que pour ce tracé ». »

Montauban	<p>« Le choix le plus judicieux, économique et rationnel est évidemment l'aménagement des voies existantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - relèvement de vitesse - suppression des passages à niveaux (vitesse supérieure à 160 km/h) - amélioration de la signalisation : substitution du block automatique à permissivité restreinte (BAPR) par du block automatique lumineux (BAL) qui permet une plus grande fluidité des circulations) ».
Lacourt Saint-Pierre et Bressols	<p>« Le dernier tracé (en jaune) est le moins impactant, toutefois il aurait fallu descendre un peu plus au sud vers Lacourt-st-Pierre (hameau Le Tuc et hameau le Temple) en s'éloignant encore un peu de la zone très habitée de La Croix de l'Agneau qui va être très impactée par les nuisances ».</p> <p>-----</p> <p>« Les tracés H251, H252 et H253 au niveau de la forêt d'Escatalens et du Bois de la Barraque peuvent être facilement raccordés au tracé H254 en direction de Bordeaux. Cela pourrait limiter les inconvénients et optimiser les "avantages" qui sont signalés dans vos notices pour les parties situées vers Bordeaux. L'intérêt du tracé H254 en direction de Toulouse qui passe hors du fuseau au sud du hameau du Pradas ne me paraît pas évident ».</p> <p>« Le tracé H252 pourrait sûrement éviter les maisons situées entre le bois de La Barraque et le hameau de Négré en se rapprochant du tracé H254 tout en passant au même endroit au niveau du Pradas. Le tracé H261 est une véritable provocation au niveau de La Croix de l'Agneau ».</p> <p>-----</p> <p>« Le tracé H262 semble présenter le moins de désagrément sous réserve de continuer à éviter Pichinot par le nord, tout en se rapprochant de Coutinaux (maison à l'abandon...). Cela l'éloignerait autant que faire se peut des maisons de la Croix de l'Agneau tout en passant au même endroit entre Le Pradas et Grangé ».</p> <p>-----</p> <p>« Le tracé H264 détruit de vieux domaines et des exploitations agricoles performantes sans apporter d'avantages. Ce tracé passe globalement à proximité de beaucoup plus de maisons que le tracé h262. Les deux autres tracés (H262 et H261) peuvent en outre être facilement raccordés au prolongement vers Bressols et Toulouse de ce tracé (H264) au niveau du canal de Montech, et au prolongement vers Bordeaux de ce tracé (H264) au niveau du ruisseau de Larone ».</p> <p>-----</p> <p>« Sur la commune de Bressols (82), si l'on regarde vos cartes plus au Nord, il est étrange de constater que l'on peut presque en parallèle de votre tracé ne toucher aucune maison, ne pas à avoir à reconstruire l'échangeur de sortie de Brial. En outre je me demande si vous n'auriez pas intérêt à faire passer le train sous l'autoroute A20 (les pentes à respecter pour une route ne sont pas les mêmes que pour un TGV). L'A20 et déjà sur un talus qui varie entre + 1 et +1.5 mètre au dessus du Terrain Naturel. En admettant qu'il vous faille 5 mètres pour faire passer un train dans un tunnel (de ce que j'ai vu de par le monde pour des trains à grande vitesse, on est plus près de 4 mètres) vous pouvez peut-être décaisser un peu (légère tranchée et surélever l'autoroute) ».</p> <p>-----</p>

Lacourt Saint-Pierre et Bressols	<p>« Vous indiquez : 'Une étude est en cours sur la faisabilité de tranchées couvertes dans ce secteur. L'étude porte sur la faisabilité de tranchées couvertes de longueurs inférieures à 400m ne pénétrant pas dans la nappe phréatique'. Ces couvertures se situeraient au niveau des rétablissements de voirie, aux lieux-dits Le Temple, Croix de l'Agneau pour toutes les hypothèses et Pradas dans le cas de l'hypothèse 252. »</p> <p>-----</p> <p>« Il y a la ré-étude des autres fuseaux (A, B et C), mais il y a également, sur le tronçon Montauban-Toulouse une alternative globale: Un rapprochement des lignes existantes au plus proche de Montauban avec doublement des voies à partir de ce point jusqu'à Toulouse-Matabiau. Ainsi, la LGV serait pour les TAGV Bordeaux-Toulouse mais pourrait également être utilisée pour des TER-GV Montauban Villebourbon -Toulouse Matabiau (un peu dans le style des dessertes TER entre Lille-Europe et, de mémoire, Dunkerque) ».</p> <p>-----</p> <p>« Pour une réelle préservation de l'habitat, il faut étudier une nouvelle hypothèse de tracé plus au nord de l'H264, ce qui amènerait la LGV à traverser des bois et des champs ».</p>
----------------------------------	---

• **En Haute-Garonne**

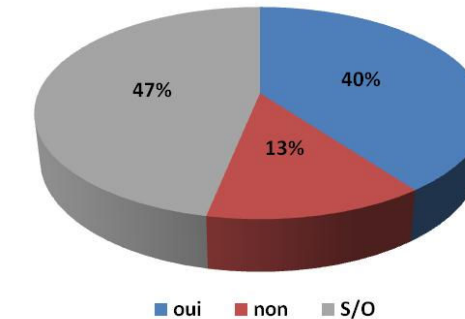
Y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau en Haute-Garonne ?



Communes concernées	Contributions du public
Saint-Rustice	« Dans ce fuseau, il n'y a pas d'autre hypothèse à chercher. En revanche, un autre fuseau est à l'étude au bord de l'autoroute. Ce serait la solution pour marier le progrès d'une LGV et la préservation de notre secteur. De chaque côté de l'autoroute, sur 80 à 100 m, il n'y a que des queues de vigne, de la friche. Il n'y a pas eu de permis de maison neuve délivré dans les 100 m de part et d'autre. Ce fuseau est une évidence».
Castelnau d'Estrétefonds	« Pourquoi ne pas faire démarrer la LGV au Nord de Castelnau d'Estrétefonds avant le tunnel et conserver la ligne ferroviaire actuelle ? Combien de temps le TGV gagnera à rouler sur les 4 ou 5 kms de voies entre St-Jory nord et Castelnau d'Estrétefonds Nord ? C'est une donnée à mettre en balance au regard de la défiguration du paysage sauvage des étangs et des constructions actuelles impactés ». « Votre consultation est prématurée pour notre secteur. Mais plutôt que de la boycotter nous en faisons une tribune: Vous reconnaissez que votre carte des « hypothèses de tracé » (réservée uniquement aux seuls internautes du village) est hachurée en orange (« enjeu à dominante patrimoniale ») sur toute la traversée de Pompignan par le fuseau D, c'est bien. Il faut également faire figurer : - un point jaune (« site intérêt écologique ») sur le parc du château qui abrite depuis trois siècles des espèces animales et végétales maintenant protégées mais condamnées! - des hachures bleues (« dominante milieu physique ») pour tout le coteau (inconstructible glissement de terrain) et le vallon du parc classé zone inondable! (comme vous le faites d'ailleurs dans la zone « zs 2270-82 ») - des hachures mauves sur les 30 ha de terres agricoles de la commune condamnées. La solution la moins impactante est celle proposé par le collectif régional Union pour la Sauvegarde des Villages avec un jumelage autoroute ».

• **Dans les Landes**

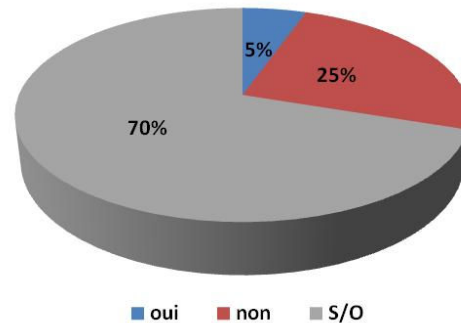
Y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau dans les Landes ?



Communes concernées	Contributions du public
Bourriot-Bergonce et Retjons	L'hypothèse de tracé Est, à proximité de l'A65, est préférable. « Agriculteur à Bourriot-Bergonce, je suis concerné par les 2 tracés retenus pour le LGV. Je préférerais le tracé Est qui fera beaucoup moins de dégâts sur l'irrigation actuelle de mon exploitation. Le tracé Est a un impact moins important, il tangente un pivot rond dont le diamètre devra être un peu réduit ».
Arue et Roquefort	« L'hypothèse de tracé au plus près à l'Est de l'A65 est préférable ».
Carcen-Ponson	« Il faudrait passer plus au nord en rentrant et plus à l'ouest en sortant ». « Il faut hachurer toutes les maisons du fuseau des 1000m de Carcen-Ponson comme pour Lesgor et St-Yaguen. Le 3eme tracé proposé sur Carcen est pire que les autres, ne respecte pas les maisons. D'autre part, pourquoi ne pas prévoir 2,500km de ligne droite sur Lesgor qui veut la gare SR-GV et laisser Carcen tranquille: cette ligne ne nous rapportera rien, nous coutera très cher à nous et nos enfants: nous n'en voulons pas ».
Ondres	« L'utilisation des anciennes voies depuis Labenne vers Bayonne simplifie l'accès à la gare de Bayonne et évite les zones sensibles traversées par la LGV (Beyres, Yrieux, les Barthes de l'Adour...) ».
Saint-Martin de Seignanx	« Pourquoi le tracé n'emprunte t'il pas les Barthes de Tarnos entre le tracé Est et Ouest ? Il n'y a que des marécages et des bois sans valeur et pratiquement pas de maisons ».

• **Dans les Pyrénées Atlantiques**

Y aurait-il une autre hypothèse de tracé à étudier à l'intérieur du fuseau dans les Pyrénées-Atlantiques ?



Communes concernées	Contributions
Bayonne	<p>« Raccordement Sud de Bayonne: Les hypothèses de tracé proposées prévoient clairement le débranchement des circulations desservant la Côte Basque à Bénèsse-Maremme et un retour sur voie nouvelle après desserte de Bayonne en direction (ou provenance) de l'Espagne. Dans cet esprit, le raccordement sur la ligne Bayonne-Puyoo doit être privilégié pour plusieurs raisons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les deux lignes à voie unique vers Puyoo ou St-Jean Pied-de-Port devraient avoir rapidement à supporter un trafic voyageur de type périurbain dense dont il convient de pouvoir assurer le développement à moyen mais aussi à long terme. En effet, les infrastructures routières parallèles à ces deux voies ferrées sont déjà saturées aux heures de pointe et l'augmentation de leur capacité paraît difficile. A cet égard, la ligne de Puyoo offre des caractéristiques plus favorables puisque le gabarit du tunnel de Mousserolles permet un doublement de voie en cas de besoin et que les emprises de l'infrastructure existante sont mieux aptes à un élargissement éventuel entre ce tunnel et les voies nouvelles car moins encaissées et déjà situées dans un environnement industriel; - Au droit du raccordement de Mousserolles, le positionnement de cette voie est plus favorable à une utilisation rationnelle du vaste "triangle" ferroviaire enclavé et simplement utilisé par une sous-station électrique car la voie de St-Jean Pied-de-Port arrive en position médiane. - La proximité du C E F doit aussi constituer un atout supplémentaire pour positionner le raccordement Sud de Bayonne sur la ligne de Puyoo ».

5.4. **Analyse synthétique des avis**

La nécessité de respecter l'environnement humain et naturel pour la conception des deux lignes nouvelles est l'une des préoccupations majeures des habitants. Le public a en particulier attiré l'attention de RFF sur les éléments suivants :

- Le respect de la faune caractéristique de nos régions : salamandres en Gironde, migrateurs amphihalins à St-Pée-sur-Nivelle, écosystèmes aquatiques à Lacourt-Saint-Pierre, oiseaux migrateurs de la Vallée de la Garonne...
- Le respect des zones Natura 2000 et des ZNIEFF présentes sur les territoires.
- Le respect des sites emblématiques ou patrimoniaux : vestiges archéologiques à St Michel de Rieufret, à Xaintraillies ou à Saint-Rustice, châteaux de Pompignan ou de Layrac, jardin du Baqué à Montgaillard, maisons traditionnelles de Lacourt-Saint-Pierre, église de St-Martin à Layrac.
- Le rétablissement des passages pour la faune.
- Le tracé retenu doit être celui qui concerne le moins d'habitations, celui qui coupe le moins possible d'exploitations agricoles.
- Un traitement optimal de la nuisance sonore doit être recherché : mise en place de protections phoniques esthétiques.
- La prise en compte des sites sensibles du marais d'Orx, de l'étang de Beyres et du Lac d'Yrieux.
- La prise en compte de l'enjeu paysager des coteaux et de la vallée de la Baïse.
- Le respect des activités agricoles à Bourriot-Bergonce,
- La prise en compte des zones d'habitat à Montech ...

L'intégration des lignes nouvelles dans leur environnement est un autre sujet important de préoccupation. Le public a en particulier attiré l'attention de RFF sur les éléments suivants :

- Nécessité de tranchées couvertes afin de protéger la continuité des paysages.
- Eviter les portions en remblai dont l'impact visuel est plus important.
- Ouvrages d'art (viaduc en particulier) le moins haut possible, franchissement unique de la Garonne à hauteur de Boé ...

La question du bruit est également récurrente :

- Craintes liées à la propagation du bruit lié au passage des trains.
- Souhaits d'une prise en compte de la protection phonique très en amont par la construction de murs ou de la ligne en déblai.

Les gares suscitent à nouveau des interrogations, en particulier pour les gares nouvelles d'Agen et de Mont-de-Marsan :

- Interrogations sur la pertinence du choix d'une gare nouvelle à Agen ou Mont-de-Marsan.
- Etonnement de ne pas voir sur les cartes les aménagements routiers prévus pour accéder à la gare d'Agen ou ceux prévus autour de la gare (localisation précise des parking, ...).

Les modalités d'acquisition et les valeurs marchandes des biens situés à proximité sont un autre sujet de préoccupation. Concernant les exploitations agricoles, certains habitants estiment que l'impact est double, à la fois sur l'habitat et sur l'outil de travail. Il est par exemple demandé à RFF de trouver des solutions d'installations nouvelles pour un exploitant, sa famille et son troupeau. Une réponse rapide est demandée car tout investissement est rendu délicat par l'attente du tracé définitif.

Le risque d'inondation (en particulier dans la Vallée de la Garonne) ou celui de mouvement de terrain (comme à Pompignan) est une inquiétude plusieurs fois exprimée.

La création de sections souterraines dans certaines parties des Pyrénées-Atlantiques est une question qui préoccupe les habitants du Pays basque, notamment dans la zone de Saint-Pée-sur-Nivelle, qui comprend une zone d'habitation et d'exploitations agricoles. Certains habitants regrettent l'absence de tunnels dans les hypothèses de tracés proposées. D'autres ont exprimé leur inquiétude quant au transport de marchandises. Enfin, certains habitants ont exprimé leur avis sur les hypothèses de tracé concernant le raccordement Sud de Bayonne.

5.5. Les réponses de RFF

La lecture de vos contributions a conduit RFF à y répondre sur la base des 11 thèmes suivants :

1. La prise en compte de l'environnement humain et naturel
2. L'insertion paysagère
3. Le patrimoine culturel et historique
4. L'habitat
5. Les exploitations agricoles
6. Les acquisitions foncières
7. Le bruit et les protections phoniques
8. Le risque d'inondation
9. Les gares et dessertes
10. L'insertion de la ligne dans les Pyrénées-Atlantiques
11. Les demandes d'ajustements des hypothèses de tracés

- **La prise en compte de l'environnement humain et naturel**

L'identification des zones sensibles

Pour rechercher le meilleur tracé des deux lignes nouvelles, une méthode propre au GPSO a été mise en œuvre afin de concilier la construction des deux lignes nouvelles et le respect des hommes et de la biodiversité. Cette méthode, appliquée sur les 410 km du projet, s'est décomposée en 3 étapes successives.

Étape 1. Recenser les enjeux environnementaux et définir leur niveau de sensibilité.

Les enjeux environnementaux ont été recueillis auprès de l'ensemble des acteurs et gestionnaires des territoires : les élus, les collectivités, les services de l'État... Ils ont ensuite été répartis par thème (humain, physique, naturel et biologique, paysager, patrimoine

culturel et archéologique) puis classés selon leurs niveaux de sensibilité : faible, moyen, fort et très fort. Les enjeux très forts ont été définis à partir des critères suivants :

- réglementaires (site Natura 2000, zone rouge des PPRI...),
- patrimoniaux (protection des ressources, captages AEP, monuments historiques...),
- relatifs à l'organisation du territoire (zones d'activités, politiques d'aménagement, densité des bâtis...),
- issus d'expertises spécifiques (études écologiques, agricoles, viticoles et sylvicoles, archéologiques, paysagères et études d'urbanisme).

L'ensemble a constitué la grille de hiérarchisation des enjeux environnementaux des territoires ; elle a été proposée aux acteurs de la concertation, qui l'ont complétée et consolidée. Partagée en groupes de travail thématiques, elle a été validée par les DREAL Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Étape 2. Définir les zones sensibles des territoires.

Une cartographie des enjeux par thème a permis d'identifier les zones où leur sensibilité était la plus forte, appelées zones sensibles. 5 types de zones sensibles ont ainsi été définis :

- Les zones sensibles à dominante agricole.
- Les zones sensibles à dominante milieu naturel.
- Les zones sensibles à dominante bâtis denses.
- Les zones sensibles à dominante milieu physique.
- Les zones sensibles à dominante patrimoine.

Étape 3. Déterminer les fuseaux de 1 000 m puis les hypothèses de tracés en évitant au maximum les zones sensibles.

Les fuseaux de 1 000 m puis les différentes hypothèses de tracés proposés sont ceux qui évitent au maximum les zones sensibles identifiées sur les territoires. Mais éviter au maximum ne signifie pas éviter systématiquement. En effet, certaines hypothèses de tracés peuvent intercepter des zones sensibles et ce pour différentes raisons : existence de plusieurs zones sensibles sur un secteur, contraintes techniques de construction d'une ligne à grande vitesse,... Dans le cas où le projet interceptera une zone sensible, il sera spécialement adapté pour tenir compte de la densité d'occupation humaine et économique, de la préservation des équilibres écologiques, de contraintes réglementaires (arrêté de biotopes, site Natura 2000...) ou d'un intérêt patrimonial spécifique.

La réalisation d'inventaires écologiques

Le nombre et la diversité des espaces protégés ou sensibles (Natura 2000, ZNIEFF) témoignent de la richesse naturelle et écologique du territoire. Pour le GPSO, la biodiversité est prise en compte dès la conception des études en suivant 4 grandes étapes :

- Évaluer l'état initial de l'environnement naturel : RFF a établi, en collaboration avec différentes associations de protection de l'environnement, un état des lieux complet de l'environnement naturel dans la zone du fuseau de 1 000 m, au travers d'inventaires. Ils ont permis de découvrir plus de 200 espèces protégées.
- Éviter et réduire les impacts : à tous les stades du projet, des mesures sont prises pour éviter ou diminuer ses impacts sur la biodiversité : choix du tracé, ouvrages d'art, déplacement des populations vers des milieux

adjacents non-impactés ou créés pour l'occasion, protection des zones sensibles pendant le chantier.

- Compenser les impacts résiduels : RFF prend en compte, dans la conception du projet, de l'existence et de la localisation des écosystèmes à protéger. Toutefois, s'ils ne pouvaient être évités, des mesures d'accompagnement seraient mises en œuvre en concertation avec les acteurs concernés pour préserver la biodiversité de ces milieux : transferts d'espèces végétales et animales protégées, construction de passages pour la grande et la petite faune pour limiter les incidences sur les espaces naturels, restauration ou la création de zones écologiquement équivalentes aux abords de la ligne.
- Mesures complémentaires : il s'agit d'améliorer les effets positifs du projet, en apportant une plus-value environnementale : création de mares supplémentaires, recréation de milieux d'intérêt floristique par l'aménagement et la gestion écologique des talus et autres dépendances vertes par exemple.

Pour le maintien du passage de la faune, plusieurs mesures sont envisageables :

- Créer des ouvrages spécifiques permettant le franchissement de l'infrastructure sur les axes préférentiels de déplacement.
- Aménager les ouvrages hydrauliques ainsi que certains passages agricoles de telle manière qu'ils puissent constituer des secteurs de franchissement supplémentaires.
- Mettre en place des ouvrages de franchissement adaptés pour offrir des possibilités de traversée là où la pression faunistique est la plus forte.

- **L'insertion paysagère**

Pour assurer son insertion paysagère, la création d'une ligne nouvelle s'accompagnera d'un schéma directeur paysager réalisé par des cabinets d'études et des paysagistes indépendants. Il recensera les zones présentant les plus forts enjeux et préconisera des principes d'intégration paysagère harmonisés sur le futur tracé, selon que la présence de la ligne devra être dissimulée ou, au contraire, affirmée (traitement des déblais et des remblais, franchissement des vallées, insertion dans un paysage rural, plantations).

Comme en témoignent les exemples récents de réalisation de lignes à grande vitesse, l'inscription paysagère d'une ligne nouvelle constitue une préoccupation majeure du maître d'ouvrage qui tient compte des usages des territoires desservis (circuits de randonnée, pratiques de loisirs, pratiques sociales...).

- **Le patrimoine culturel et historique**

RFF est attaché au respect du patrimoine culturel et historique. Ainsi, si le futur tracé devait empiéter sur un périmètre de protection de monuments historiques, des aménagements visuels et paysagers seraient réalisés pour assurer la meilleure insertion du projet dans le site. Pour toutes ces questions, RFF travaille en particulier avec le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine et la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

- **L'habitat**

L'habitat représente un enjeu environnemental très important. Les zones d'habitations agglomérées, qu'elles soient en secteur rural (hameaux ou corps de fermes) ou urbain, constituent autant d'éléments à prendre en considération dans la réalisation d'une ligne à grande vitesse.

La concentration du bâti et des activités rend plus délicate l'insertion d'une ligne nouvelle. Lors des phases d'étude ultérieures, le maître d'ouvrage privilégiera résolument :

- les solutions s'éloignant le plus possible de ces zones, afin de réduire au maximum les apports acoustiques liés à la présence d'une ligne nouvelle ;
- l'insertion de la ligne nouvelle à la sortie de Bordeaux et à l'entrée de Toulouse sur les lignes existantes, afin de limiter les acquisitions foncières et les discontinuités au sein des espaces déjà fortement urbanisés.

- **Les exploitations agricoles**

L'agriculture et la sylviculture occupent une place prépondérante dans l'économie du grand Sud-ouest. La réalisation d'une LGV ne se fait pas sans prélèvement foncier, notamment sur les secteurs agricoles. À ce stade des études, on peut considérer que ce prélèvement est de l'ordre de 8 à 10 hectares par kilomètre construit de ligne nouvelle.

Afin de préserver la structure et la pérennité économique des exploitations agricoles concernées, RFF participe, avec les organismes ayant compétence en matière d'aménagement foncier (les conseils généraux, SAFER- Sociétés d'aménagement foncier d'établissement rural, chambres d'agricultures, syndicats agricoles, ...), à la mise en œuvre des mesures visant à réduire les conséquences du projet de ligne nouvelle sur le parcellaire des exploitations et les cheminements agricoles.

- **Les acquisitions foncières**

Il est encore trop tôt pour donner des réponses définitives. Les acquisitions ne seront envisagées qu'à partir du moment où le projet aura été déclaré d'utilité publique (DUP en 2014-2015). Le montant des indemnités est défini sur la base d'une estimation réalisée par France Domaines, représentant de l'Etat pour cet aspect.

RFF a réalisé 3 fiches d'information sur la procédure d'acquisition :

- une fiche « Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales ».
- une fiche « Acquisitions des propriétés bâties ».
- une fiche « Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles ».

Ces fiches sont disponibles sur le site Internet www.gpso.fr.

- **Le bruit et les protections phoniques**

Principale incidence associée au rail, le bruit constitue sans nul doute l'un des principaux enjeux d'intégration réussie du réseau ferré dans son environnement.

Le bruit ferroviaire a plusieurs origines dont l'importance varie avec la vitesse du train :

- bruit de roulement résultant du contact roue/rail qui est prépondérant aux vitesses traditionnelles,
- bruit de traction provenant des moteurs et ventilateurs qui est prépondérant à faible vitesse,
- bruit aérodynamique lié à la pénétration dans l'air qui est prépondérant pour des vitesses supérieures à 320 km/h.

RFF investit donc sur le réseau et les habitations à proximité des voies pour diminuer les nuisances acoustiques.

RFF a réalisé des vidéos permettant de répondre aux questions suivantes :

- qu'est que le bruit ?
- quelle est la réglementation ?
- quelles mesures de protection pour limiter le bruit ?

Ces vidéos sont disponibles sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique « Les vidéos GPSO ».

Les actions de RFF

RFF privilégie la protection à la source du bruit, qui permet de diminuer la gêne à l'intérieur mais aussi à l'extérieur des bâtiments sensibles.

La solution la plus couramment utilisée consiste en l'édification d'écran acoustique ou de butte de terre (merlon) au plus près de la voie.

Pour les bâtiments isolés, et ceux pour lesquels la mise en place d'un écran ou d'un merlon n'est pas suffisante ou n'est pas possible, des protections de façade sont prévues. Elles consistent pour l'essentiel à la pose de fenêtres à double vitrage acoustique.

C'est aussi en améliorant la qualité de la voie que les nuisances sonores peuvent être réduites : pose de longs rails soudés, pose de traverses en béton ...

En outre, des recherches sur le matériel roulant ont permis des gains substantiels sur les émissions sonores, en particulier sur les TGV et les TER : diminution du nombre d'essieux, amélioration de l'aérodynamique. Les efforts se concentrent actuellement sur le système de freinage afin d'améliorer l'état de surface des roues.

- **Le risque d'inondation**

Les communes comportant des zones inondables sont dotées de Plans de prévention des risques et inondations (PPRI) qui permettent de prendre en compte ce risque dans les documents d'urbanisme et d'aménagement en définissant un certain nombre de règles à respecter.

De manière à éviter toute aggravation du risque d'inondation, la conception d'une LGV prévoit le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau pour assurer l'écoulement des crues au débit historiquement le plus élevé.

En outre, l'implantation d'une ligne ferroviaire ne doit pas augmenter le risque d'inondation par une réduction de la surface du champ d'expansion des crues ; celle-ci doit être compensée si nécessaire.

L'utilisation des ressources en eau potable constitue également un enjeu majeur, qui impose des mesures préventives pour préserver la qualité des eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable. Ces mesures sont précisées à l'occasion des enquêtes spécifiques, conduites au titre de la loi sur l'eau.

- **Les gares et dessertes**

Gares nouvelles ou gares existantes, l'enjeu du choix

Le choix d'une gare nouvelle pour la desserte par le train apte à la grande vitesse a effectivement été fait pour les villes d'Agen et de Mont-de-Marsan, alors que les agglomérations de Dax et de Bayonne ont privilégié l'utilisation des gares en site central dans le cadre d'opération de valorisation urbaine.

Lors de la réalisation de lignes nouvelles, la question des conditions de desserte des agglomérations qui vont bénéficier de l'apport de la grande vitesse se pose toujours. Elle touche les conditions d'exploitation de la ligne nouvelle, voire de conception ou de choix de tracé, mais également les conditions d'organisation et de développement urbain. Le choix de maintenir la desserte par les gares existantes correspond en général à une valorisation des structures existantes aussi bien ferroviaires qu'urbaines alors que le choix de réalisation d'une gare nouvelle, souvent en périphérie d'agglomération, correspond à un choix de développement économique ou urbain, ou au constat de l'inadaptation de la gare existante.

L'emplacement précis des gares nouvelles et les aménagements prévus

A ce stade des études du projet, il est trop tôt pour connaître avec précision l'emplacement des gares nouvelles et les aménagements prévus. Leur localisation est étudiée afin d'offrir les meilleures perspectives de développement pour les territoires et les agglomérations, et les meilleures conditions d'accessibilité.

Ce sont les groupes de travail « Gares et dynamiques territoriales » qui ont pour objectifs de :

- définir un programme d'actions cohérent et complémentaire pour l'aménagement des gares, principalement dans les domaines de l'intermodalité de transport et de l'aménagement des territoires.
- prendre en compte les projets de développement économique et/ou d'aménagement du territoire.

Dans la Lettre d'information N°8 de GPSO, les gares ont fait l'objet d'un dossier complet. Pour en savoir plus, rendez-vous sur www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».

- **L'insertion de la ligne dans les Pyrénées-Atlantiques**

Le projet de ligne nouvelle Bordeaux Espagne a fait l'objet d'une mission complémentaire dans les Pyrénées-Atlantiques menée par l'Inspectrice générale de l'administration du développement durable Marie-Line Meaux, sur demande conjointe des ministres Jean-Louis

Borloo et Dominique Bussereau. Cette mission visait à formuler des propositions « pour la meilleure traversée du Pays basque par la future ligne nouvelle Bordeaux Espagne ». Les travaux qu'elle a conduits avec le concours de RFF proposent des éléments de méthode et d'objectifs pour que la ligne nouvelle s'insère bien et serve au mieux les territoires qu'elle traversera.

Sont présentées ici certaines conclusions de son rapport en lien avec les remarques formulées par le public. L'intégralité du rapport est consultable sur www.gpso.fr

L'enfouissement de la ligne

Même insérée de façon optimale, la ligne nouvelle ne pourra être invisible, d'autant que le franchissement des lits majeurs des grands cours d'eau impose des viaducs significatifs. Mais elle devra respecter l'environnement humain et naturel au mieux de ses propres contraintes. La recherche de l'insertion optimale de la ligne procède d'une vision globale et transversale qui se traduira in fine, par ajustements successifs, par :

- le dessin du tracé,
- le choix du profil en long (c'est-à-dire l'arbitrage, lorsqu'il n'est pas imposé par la géographie ou la géologie, entre aérien et souterrain),
- le traitement paysager et architectural des ouvrages d'art...
- jusqu'aux conditions de maîtrise de la phase délicate des chantiers.

La mission de Médiation Sud-Landes / Pays Basque a donc cherché à « visualiser » les données de ces choix, dans les conditions concrètes des territoires traversés et élaboré des hypothèses de passage, faute de tracé déjà connu.

Les 25 zones ont été identifiées comme représentant localement deux types d'enjeux forts ou très forts : ceux liés à une activité humaine (bâti dense continu, activités, patrimoine) et ceux représentatifs des milieux naturels remarquables (faune et flore, zones humides, secteurs classés Natura 2000).

Le niveau du profil en long, qui traduit notamment la part d'enfouissement nécessaire, sera l'un des critères différenciant entre elles les familles de tracés possibles.

Dans tous les cas, ces choix reposent aussi sur une bonne connaissance de la géologie : les structures des grands massifs peuvent réserver des surprises dans la qualité réelle des roches connues. Pour aller plus loin et dépasser la simulation virtuelle, la mission avait conclu à la nécessité d'une nouvelle phase d'études des familles de tracés alternatifs au plus fin niveau possible.

L'alternative de raccordement Sud à Bayonne

Pour cette alternative, la première hypothèse, via la ligne Bayonne – Saint-Jean-Pied-de-Port, se situe en terrain peu bâti mais concerne deux zones sensibles à caractère naturel : le site Natura 2000 de la Nive et le Bois mélangé Miotz Larralde (Villefranque). La seconde hypothèse, via la ligne Bayonne – Puyoo, est située dans une double zone sensible : celle des milieux bâtis denses de Mouguerre, celle de la vallée de l'Adour et du périmètre de protection du plan de prévention zone rouge des inondations.

La mission de médiation Sud-Landes / Pays Basque avait recommandé l'évaluation du meilleur tracé possible de la manière suivante :

- par l'analyse fine des impacts sur ces deux enjeux (milieux bâtis, milieux naturels), et l'établissement de critères permettant de les hiérarchiser,

- en illustrant de la façon la plus précise ce que représentera l'emprise des chantiers et du raccordement terminé, et l'impact de chaque hypothèse sur les constructions, les terres et l'environnement global, y compris au niveau du bruit ferroviaire,
- et en vérifiant au premier chef le meilleur apport de l'une ou l'autre des solutions à un fonctionnement efficace des services de la ligne nouvelle.

Ces zones appellent un traitement particulier, privilégiant lorsqu'elles sont possibles les solutions en souterrain. Mais il est d'abord souhaitable de les éviter, avant d'envisager un autre mode de passage respectueux de l'environnement local.

La conception du projet devra donc se fixer comme objectif d'éviter les zones sensibles par toutes les solutions techniques possibles, le choix de l'une ou l'autre de ces solutions devant être fondé sur les travaux ultérieurs et des sondages géologiques.

Les contours des zones sensibles devront être vérifiés avec les collectivités publiques : par exemple pour ne pas oublier un secteur de développement futur communal qui ne serait pas encore, à ce jour, au stade d'une procédure avancée, mais dont il faut préserver les possibilités d'implantation.

- **Les demandes d'ajustements des hypothèses de tracé**

Pour toutes les demandes d'ajustement des hypothèses de tracé, celles-ci seront analysées au moment où une seule hypothèse de tracé aura été retenue en juin 2011. Des études approfondies seront alors menées sur ce tracé et des ajustements pourront être envisagés. Toutes les mesures qui seront proposées par RFF pour intégrer au mieux l'infrastructure dans les territoires (mur anti-bruit, viaduc, tranchée couverte, merlon paysager...) feront l'objet du dernier temps de consultation du public, au 3^e trimestre 2011.

5.6. D'autres avis du public (exprimés dans la rubrique « avis libres »)

Les thématiques suivantes font partie des avis exprimés dans la rubrique « Avis Libre » du bulletin-réponse.

- **Les démarches de communication et de consultation**

Quelques remarques ont porté sur la difficulté à comprendre les cartes des hypothèses de tracés présentées. Dans les Landes, entre Saint-Avit et St-Geours-de-Maremne par exemple, l'orientation de la toponymie plaçait le Nord en bas des cartes. RFF a fait part de ces remarques aux bureaux d'études pour essayer de rendre les documents plus accessibles au grand public.

Des participants demandent des rencontres directes avec des responsables de RFF ou des réunions publiques au niveau communal. RFF participe, à la demande des collectivités (mairies, communautés d'agglomérations...) aux réunions publiques organisées par leur soin.

Il a également été signalé que la dénomination du tracé D (« jumelage avec l'autoroute ») dans le Frontonnais peut générer une confusion avec la proposition de l'Union pour la Sauvegarde des Villages (suivre l'autoroute autant que possible).

A Pompignan, les habitants ont signalé, dans les avis identiques, des décalages entre leur perception des enjeux et la représentation cartographique faite par RFF : ils considèrent que certains enjeux ne sont pas suffisamment pris en compte dans les cartes. Par exemple, le château de Pompignan est représenté sur les cartes comme un enjeu patrimonial. Les habitants auraient souhaité qu'il soit aussi identifié comme un enjeu naturel. Cette représentation est issue de la méthode d'analyse environnementale utilisée par RFF pour la conception des deux lignes nouvelles : si différents enjeux se superposent sur un même territoire, l'enjeu présentant le niveau de sensibilité le plus élevé prime sur les autres, sans que ces derniers ne soient remis en cause pour autant.

Des questions subsistent sur la prise en compte des avis du public dans le processus de décision. La méthode d'analyse et de prise en considération des avis dans les études est présentée en introduction du chapitre 5 du présent document.

- **L'étude de la variante de tracé entre Campsas et le nord de Toulouse**

Dans ce secteur, la décision d'étudier une variante au tracé proposé par RFF a été prise par le Ministre en septembre 2010. La consultation du public a été l'occasion pour les habitants d'exprimer leur préférence pour le tracé alternatif proposé par l'Union de Sauvegarde des Villages ou pour celui proposé par RFF. A Pompignan, de nombreux habitants (environ 500) ont jugé que cette consultation sur les hypothèses de tracés était prématurée, l'hypothèse de tracé proposé par l'USV n'étant pas présentée.

La consultation a mis en avant des points de vigilance sur les 2 fuseaux :

- Fuseau de 1000 m retenu par le COPIL :
 - fort impact sur le village et le château de Pompignan
 - passage en zone potentiellement inondable
- Variante longeant l'autoroute A62 :
 - fort impact sur le village de Lespinasse
 - remise en question du projet de mise à 4 voies et de cadencement entre Toulouse et St-Jory
 - Impact sur le site de la SEM Eurocentre

- **Desserte du Béarn et de la Bigorre**

Ce projet est intégré au schéma national des infrastructures de transports, dont l'avant-projet a été présenté le 13 juillet 2010 par le Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, Jean-Louis Borloo.

4 scénarios, présentés ci-dessous, se rattachent aux Grands Projets du Sud-Ouest soit à l'Est de Dax, soit à l'Est de Mont-de-Marsan.

1. Une liaison ferroviaire nouvelle d'une cinquantaine de kilomètres entre l'Est de Dax et le secteur d'Orthez permettant de relier Bordeaux à Pau en 1h05 à 1h10.
2. Une liaison ferroviaire nouvelle entre l'est de Mont-de-Marsan, au sud de la future gare LGV dans la zone du Caloy, et Pau, d'environ 75 kilomètres, permettant de relier Bordeaux et Pau en 50 à 55 minutes
3. Une liaison ferroviaire qui suivrait l'autoroute A65. Cette option, plus longue, ne permet pas d'atteindre la très grande vitesse, mais permettrait de relier Bordeaux à Pau entre 1h et 1h05.
4. Une amélioration substantielle de la ligne existante utilisée par quelques trains de marchandises entre Mont-de-Marsan, Riscle et Tarbes.

Chacun de ces scénarios est en outre complété par une liaison souhaitée par les acteurs du Béarn et de la Bigorre permettant de rapprocher les agglomérations de Pau et Tarbes en une vingtaine de minutes, à travers une liaison ferroviaire directe entre ces deux pôles.

Le Comité de pilotage de la desserte Béarn-Bigorre a été informé que l'Etat demanderait à RFF la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), en vue de l'organisation possible d'un débat public visant à recueillir l'avis du public et des acteurs de ces territoires sur l'opportunité du projet et le choix entre les différents scénarios.

6. CONCLUSION

Les avis exprimés par le public lors de ce 2^e temps ont permis à RFF d'appréhender davantage les attentes et préoccupations des habitants quant à la bonne intégration des deux lignes nouvelles dans les territoires.

Les habitants ont ainsi fait part à RFF des enjeux humains et naturels qui doivent faire l'objet d'une attention particulière; elle a également été l'occasion de formuler des propositions de variantes de tracé. Ces apports attestent de la complémentarité entre le dispositif de concertation basé sur les instances représentatives et la consultation du public.

En plus des questions relatives aux hypothèses de tracé, ce 2^e temps a confirmé les préoccupations du public pour des sujets tels que les acquisitions foncières et les mesures d'insertion. Par ailleurs, le public a exprimé son intérêt pour la problématique des gares et la desserte des territoires.

Les résultats de cette consultation montrent également que le travail de pédagogie doit se poursuivre en ce qui concerne l'opportunité de la réalisation de lignes nouvelles par rapport au seul réaménagement des lignes existantes.

Le 3^e temps de consultation du public s'ouvrira au printemps 2011 et portera sur les résultats de la comparaison des hypothèses de tracé et la préconisation de RFF pour le tracé à approfondir.

7. ANNEXES

7.1. Annexe 1 : liste des 147 communes desservies par le projet

Aquitaine

GIRONDE (33)

ARBANATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES
BALIZAC
BEAUTIRAN
BEGLES
BERNOS-BEAULAC
BORDEAUX
BOURIDEYS
CADAUJAC
CAPTIEUX
CASTRES-GIRONDE
CAZALIS
CUDOS
ESCAUDES
GOUALADE

ILLATS
LANDIRAS
LERM-ET-MUSSET
LUCMAU
MARIONS
PORTETS
PRECHAC
SAINT-LEGER-DE-BALSON
SAINT-MEDARD-D'EYRANS
SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
SAINT-SELVE
VILLENAVE-D'ORNON
VIRELADE

LANDES (40)

ANGOUME
ARUE
BEGAAR
BENESSE-MAREMNE
BEYLONGUE
BOURRIOT-BERGONCE
CANENX-ET-REAUT
CARCEN-PONSON
CERE
GELOUX
GOURBERA
HERM
LABENNE
LALUQUE
LESGOR
LUCBARDEZ-ET-BARGUES
MAGESCQ
MEES
ONDRES

ORX
OUSSE-SUZAN
PONTONX-SUR-L'ADOUR
POUYDESSEAUX
RETJONS
RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
ROQUEFORT
SAINT-AVIT
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
SAINT-MARTIN-D'ONEY
SAINT-PAUL-LES-DAX
SAINT-VINCENT-DE-PAUL
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
SAINT-YAGUEN
SARBAZAN
SAUBRIGUES
TARNOS
UCHACQ-ET-PARENTIS

LOT-ET-GARONNE (47)

AMBRUS
BOE
BRAX
BRUCH
BUZET-SUR-BAISE
CAUDECOSTE
COLAYRAC-SAINT-CIRQ
ESTILLAC
FALS
FARGUES-SUR-OURBISE
FEUGAROLLES
HOUEILLES
LAYRAC
LE PASSAGE

MOIRAX
MONGAILLARD
MONTESQUIEU
POMPIEY
POMPOGNE
ROQUEFORT
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS
SAINT-MARTIN-CURTON
SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
SAUVETERRE-SAINT-DENIS
SERIGNAC-SUR-GARONNE
VIANNE
XAINTRAILLES

PYRENEES ATLANTIQUES (64)

AHETZE
ARBONNE
ARCANGUES
ASCAIN
BASSUSSARRY
BAYONNE
BIRIATOU
CIBOURE
LAHONCE
MOUGUERRE
SAINT-JEAN-DE-LUZ
SAINT-PEE-SUR-NIVELLE
SAINT-PIERRE-D'IRUBE
URRUGNE
USTARITZ
VILLEFRANQUE

Midi-Pyrénées

TARN-ET-GARONNE (82)

ANGEVILLE
AUVILLAR
BRESSOLS
CAMPSAS
CANALS
CASTELFERRUS
CASTELMAYRAN
CASTELSARRASIN
CAUMONT
CORDES-TOLOSANNES
DONZAC
DUNES
ESCATALENS
FABAS
GARGANVILLAR
GRISOLLES

LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE
LABASTIDE-SAINT-PIERRE
LACOURT-SAINT-PIERRE
LE PIN
MERLES
MONTAUBAN
MONTBARTIER
MONTBETON
POMPIGNAN
SAINT-AIGNAN
SAINT-CIRICE
SAINT-LOUP
SAINT-MICHEL
SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
SAINT-PORQUIER

HAUTE-GARONNE (31)

CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS
FRONTON
GRENADE-SUR-GARONNE
SAINT-JORY
SAINT-RUSTICE

7.2. Annexe 2 : liste des 168 points de consultation du 2e temps

Aquitaine

GIRONDE (33)

Mairies

ARBANATS	ILLATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES	LANDIRAS
BALIZAC	LERM-ET-MUSSET
BEAUTIRAN	LUCMAU
BEGLES	MARIONS
BERNOS-BEAULAC	PORTETS
BORDEAUX	PRECHAC
BOURIDEYS	SAINT-LEGER-DE-BALSON
CADAUJAC	SAINT-MEDARD-D'EYRANS
CAPTIEUX	SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
CASTRES-GIRONDE	SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
CAZALIS	SAINT-SELVE
CUDOS	VILLENAVE-D'ORNON
ESCAUDES	VIRELADE
GOUALADE	

Autres points

CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE
Esplanade Charles de Gaulle
33000 Bordeaux cedex

CONSEIL REGIONAL AQUITAINE
14 rue François de Sourdis
33000 Bordeaux cedex

PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE
Esplanade Charles de Gaulle
33077 Bordeaux cedex

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT
D'AQUITAINE
2 rue Jules Ferry - Cité administrative - Boîte 55
33200 Bordeaux cedex

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CAPTIEUX GRIGNOLS
56 allée Saint Michel
33690 Grignols

LANDES (40)

Mairies

ANGOUME	ONDRES
ARUE	ORX
BEGAAR	OUSSE-SUZAN
BENESSE MAREMNES	PONTONX-SUR-L'ADOUR
BEYLONGUE	POUYDESSEAUX
BOURRIOT-BERGONCE	RETJONS
CANENX-ET-REAUT	RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
CARCEN-PONSON	ROQUEFORT
CERE	SAINT-AVIT
DAX	SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
GELoux	SAINT-MARTIN-D'ONEY
GOURBERA	SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
HERM	SAINT-PAUL-LES-DAX
LABENNE	SAINT-VINCENT-DE-PAUL
LALUQUE	SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
LESGOR	SAINT-YAGUEN
LUCBARDEZ-ET-BARGUES	SARBAZAN
MAGESCQ	SAUBRIGUES
MEES	TARNOS
MONT-DE-MARSAN	UCHACQ-ET-PARENTIS

Autres points

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND DAX
15 avenue de la gare
40100 Dax

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES LANDES
351 boulevard Saint Médard
40012 Mont-de-Marsan

CONSEIL GENERAL DES LANDES
23 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

PREFECTURE DES LANDES
26 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MARSAN
575 avenue Maréchal Foch
40000 Mont-de-Marsan

LOT-ET-GARONNE (47)

Mairies

AGEN	LE PASSAGE
AMBRUS	MOIRAX
BOE	MONTGAILLARD
BRAX	MONTESQUIEU
BRUCH	POMPIEY
BUZET-SUR-BAISE	POMPOGNE
CAUDECOSTE	ROQUEFORT
COLAYRAC-SAINT-CIRQ	SAINT-MARTIN-CURTON
ESTILLAC	SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
FALS	SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS
FARGUES-SUR-OURBISE	SAUVETERRE-SAINT-DENIS
FEUGAROLLES	SERIGNAC-SUR-GARONNE
HOUEILLES	VIANNE
LAYRAC	XAINTRAILLES

Autres points

PREFECTURE DU LOT ET GARONNE
Place de Verdun
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE DU LOT-ET-GARONNE
Cité administrative Lacuée
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE DU LOT-ET-GARONNE
1721 avenue de Colmar
47000 Agen

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AGEN
8 rue André Chenier
47000 Agen

PYRENNÉES ATLANTIQUES (64)

Mairies

ARCANGUES
BAYONNE

Autres points

PREFECTURE DES PYRENEES ATLANTIQUES
2 rue du Maréchal Joffre
64021 Pau cedex

SOUS-PREFECTURE DES PYRENEES ATLANTIQUES

2 avenue allées marines
64100 Bayonne

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES PYRENEES ATLANTIQUES

Boulevard Tourasse
64032 Pau cedex

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES PYRENEES ATLANTIQUES

Pôle urbanisme Côte Basque
8 esplanade Europe
64600 Anglet

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE BAYONNE ANGLET BIARRITZ

15 avenue Maréchal Foch
64115 Bayonne Cedex

CONSEIL GENERAL DES PYRENEES ATLANTIQUES

64 avenue Jean Biray
64000 Pau cedex 9

Midi-Pyrénées

TARN-ET-GARONNE (82)

Mairies

ANGEVILLE	LABASTIDE-SAINT-PIERRE
AUVILLAR	LACOURT-SAINT-PIERRE
BRESSOLS	LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE
CAMPSAS	LE PIN
CANALS	MERLES
CASTELFERRUS	MONTAUBAN
CASTELMAYRAN	MONTBETON
CASTELSARRASIN	MONTECH
CAUMONT	POMPIGNAN
CORDES-TOLOSANNES	SAINT-AIGNAN
DONZAC	SAINT-CIRICE
DUNES	SAINT-LOUP
ESCATALENS	SAINT-MICHEL
FABAS	SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
GARGANVILLAR	SAINT-PORQUIER
GRISOLLES	

Autres points

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE DU TARN-ET-GARONNE
2 quai de Verdun BP 775
82013 Montauban cedex

PREFECTURE DU TARN-ET-GARONNE

2 allée de l'empereur BP 779
82013 Montauban cedex

CONSEIL GENERAL DU TARN-ET-GARONNE

100 boulevard Hubert Gouze BP 783
82013 Montauban cedex

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MONTAUBAN - TROIS RIVIERES

35 boulevard Danemark
82000 Montauban cedex

HAUTE-GARONNE (31)

Mairies

BOULOC
BRUGUIERE
CASTELNAU D'ESTRETEFONDS
FRONTON
GRENADE-SUR-GARONNE
LESPINASSE
SAINT-JORY
SAINT-RUSTICE
SAINT-SAUVEUR
VILLENEUVE-LES-BOULOC

Autres points

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT DES
MIDI PYRENEES
Cité administrative - boulevard Armand Duportal
31074 Toulouse cedex 10

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND TOULOUSE

6 rue René Leduc
31505 Toulouse cedex 5

7.3 Annexe 3 : Présence de la consultation dans les médias

Annonces presse



GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Espagne
DU SUD-OUEST Bordeaux-Toulouse

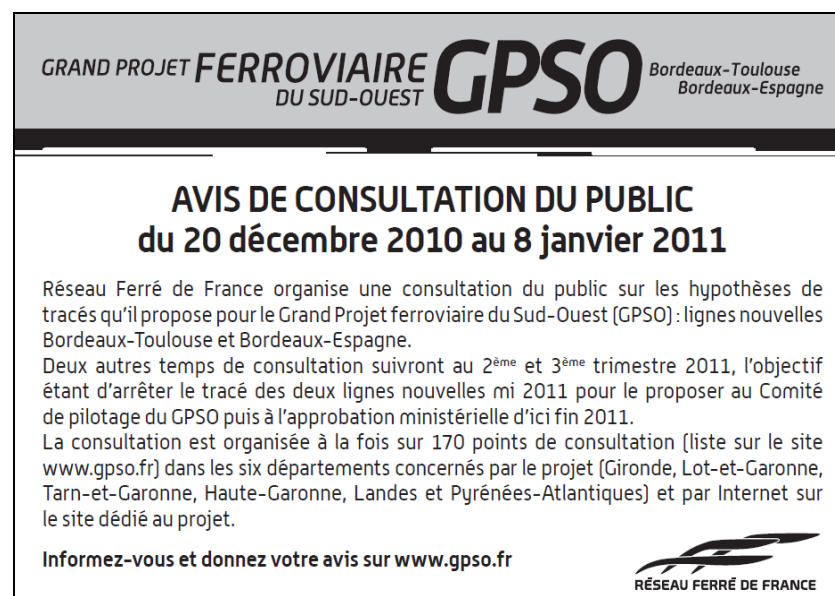
La consultation du Public
2^{ème} temps :
hypothèses de tracés
du 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011

Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr
ou rendez-vous dans les points de consultation
des communes concernées*

*liste disponible sur www.gpso.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Parution dans Sud Ouest, la Dépêche du Midi et le Journal du Pays Basque



GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC
du 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011

Réseau Ferré de France organise une consultation du public sur les hypothèses de tracés qu'il propose pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.
Deux autres temps de consultation suivront au 2^{ème} et 3^{ème} trimestre 2011, l'objectif étant d'arrêter le tracé des deux lignes nouvelles mi 2011 pour le proposer au Comité de pilotage du GPSO puis à l'approbation ministérielle d'ici fin 2011.
La consultation est organisée à la fois sur 170 points de consultation (liste sur le site www.gpso.fr) dans les six départements concernés par le projet (Gironde, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, Landes et Pyrénées-Atlantiques) et par Internet sur le site dédié au projet.

Informez-vous et donnez votre avis sur www.gpso.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Parution dans Le Monde

Articles de presse

- Objectif Aquitaine, la Lettre, du 17 décembre 2010 :
Début de la deuxième vague de consultations
- Sud Ouest, édition Bordeaux Rive Gauche du 18 décembre 2010 :
LGV sud : le public consulté
- France 3 Aquitaine, 19/20 du 20 décembre 2010 :
19/20 Edition régionale Aquitaine
- Zoom Eco du 20 décembre 2010
TGV : début de la deuxième vague de consultations
- Le Petit bleu de l'Agenais et La Dépêche du Midi, édition Lot-et-Garonne du 28 décembre 2010
Inquiétude après l'intervention du député sur la LGV
- France 3 Midi-Pyrénées, journal régional de 12h du 4 janvier 2011
Journal Régional de 12h
- Le Républicain du Lot-et-Garonne du 6 janvier 2011
LGV : 26^{me} consultation grand public
- 20 Minutes Toulouse du 6 janvier 2011
Des clics et des claques
- Le Petit Bleu de l'Agenais et la Dépêche du Midi, édition Lot-et-Garonne, du 7 janvier 2011
L'association «Roquefort Ensemble Autrement» réagit suite à l'article sur la LGV
- Le Petit Bleu de l'Agenais et La Dépêche du Midi, édition Lot-et-Garonne, du 7 janvier 2011
Réunion publique d'Ouvrons l'OEIL, sur la LGV, le 18 janvier
- Direct Toulouse plus du 7 janvier 2011
V comme vitesse

Consultation du public

3^e temps sur les hypothèses de tracé comparées
9 au 21 mai 2011

Bilan

Sommaire

1. Introduction	3
2. Les modalités pratiques.....	4
2.1. Principe de la consultation.....	4
2.2. Période de consultation.....	5
2.3. Annonce de la consultation.....	5
2.4. Lieux et modalités de consultation.....	6
2.5. Objet de la consultation.....	7
2.6. Moyens d'information disponibles dans les totems ou sur gpso.fr	8
2.7. Moyens de participation	10
3. Analyse quantitative de la consultation.....	11
3.1. La méthode d'analyse.....	11
3.2. La nature de la participation.....	12
3.3. Le bilan quantitatif (base : 812 avis).....	13
4. Analyse qualitative des avis du public.....	18
4.1. Avis du public sur les hypothèses de tracé	18
4.2. Analyse des avis et réponses de RFF	35
5. CONCLUSION	42
Annexe 1 : lettre GPSO n°9 : article sur le 3e temps de la consultation	43
Annexe 2 : liste des 147 communes concernées par le projet.....	44
Annexe 3 : liste des 166 points de consultation	46
Annexe 4 : Présence de la consultation dans les médias	50

1. INTRODUCTION

Dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à réaliser deux lignes nouvelles de Bordeaux vers Toulouse et de Bordeaux vers l'Espagne.

Le GPSO a pour but l'amélioration de la desserte du grand Sud-Ouest et des agglomérations, avec la réalisation de gares nouvelles et la création de raccordements ferroviaires entre les lignes nouvelles et le réseau existant pour desservir les gares existantes. Il inclut également la modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye en prenant en compte l'amélioration de la desserte entre Arcachon et le sud aquitain.

Pour ce projet de grande ampleur, RFF a mis en place depuis la mi-2009 une démarche de concertation territoriale qui implique plus de 1.000 acteurs sur 6 départements et une consultation du public ambitieuse, en priorité auprès des 600 000 habitants des 147 communes concernées par le projet (hors commune de Sauméjan), cf. Annexe 2.

Après un premier temps de consultation du public en septembre 2010 sur les modalités de sa participation et un second temps (20 décembre 2010 - 8 janvier 2011) sur les différentes hypothèses de tracé étudiées à l'intérieur du fuseau de 1.000 mètres, un troisième temps a été organisé du 9 au 21 mai 2011. **Ce troisième temps de consultation portait sur la comparaison multi-domaines des hypothèses de tracé étudiées et consistait à recueillir les avis du public sur les résultats de cette comparaison.**

Ce bilan synthétise ce troisième temps de la consultation du public. Comme les deux bilans des deux temps précédents de consultation du public, il est disponible en téléchargement sur le site www.gpso.fr, rubrique « Actualités et « Consultation du public ».

2. Les modalités pratiques

2.1 Principe de la consultation

RFF a élaboré une méthodologie d'études et de concertation innovante inscrite dans le protocole cadre pour la réalisation et le financement des études GPSO, signé le 26 décembre 2007. Cette concertation accompagne les trois étapes des études initiées en 2009 jusqu'à l'enquête publique préalable qui doit se dérouler à l'automne 2013, et qui offrira à nouveau l'occasion aux citoyens de faire connaître leur avis avant que le projet ne soit déclaré d'utilité publique.

Pour accompagner l'étape 2 de ces études, dont l'objectif est d'arrêter le tracé des lignes nouvelles à proposer à la décision ministérielle d'ici fin 2011/début 2012, RFF a souhaité compléter la concertation avec les élus et les acteurs locaux par un dispositif ambitieux d'information et de consultation du public.



La consultation s'inscrit dans le cadre du dispositif de concertation territoriale initiée depuis la mi-2009. Le public avait déjà pu s'exprimer sur l'opportunité et les principales caractéristiques du projet lors des débats publics de 2005 (Bordeaux-Toulouse) et 2006 (Bordeaux-Espagne).

L'objectif de cette consultation est à la fois informatif en permettant que chacun puisse prendre connaissance des enjeux, de l'évolution du projet (de plusieurs fuseaux étudiés à un tracé qui sera proposé à l'enquête publique) et des services ferroviaires des deux lignes nouvelles, **et participatif** en permettant de recueillir les avis, observations ou suggestions des habitants du Grand Sud-Ouest.

La consultation doit contribuer à définir progressivement le meilleur tracé possible, à préciser les mesures d'insertion, à évaluer les enjeux fonciers et patrimoniaux et à anticiper les conditions de réalisation des travaux.

La consultation du public est organisée à chaque temps fort de l'étape 2 des études, selon le calendrier suivant :

- **4 au 30 octobre 2010** : information sur le projet (état d'avancement, programme des études et de la concertation,...) et sollicitation de l'avis du public sur les modalités de la consultation ;
- **20 décembre au 8 janvier 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur les hypothèses de tracé ;
- **9 au 21 mai 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur les résultats de la comparaison des hypothèses de tracé et sur le tracé à approfondir ;
- **4^e trimestre 2011** : information et sollicitation de l'avis du public sur le ou les tracé(s) proposé(s) et les mesures d'insertion envisagées par RFF.

2.2 Période de consultation

Pour une articulation efficace avec le calendrier des instances de concertation et de pilotage des études, la durée du 3^{ème} temps de consultation a été fixée à 2 semaines.

Ce 3^{ème} temps de consultation s'est ainsi tenu du 9 au 21 mai 2011. Le choix de cette période s'imposait par la volonté de présenter les résultats de la consultation aux élus des Comités territoriaux et du Comité de Pilotage du projet, qui devaient se dérouler en juin 2011.

2.3 Annonce de la consultation

Le public a été informé de la période et des modalités de consultation par différents moyens:

- 300 000 lettres d'information GPSO N°9 ont été distribuées dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants du fuseau, du 2 au 6 mai 2011 ;
- des encarts ont été publiés dans la presse locale (Sud Ouest, La Dépêche du Midi, Le Journal du Pays Basque) le 3 mai, et dans la presse nationale (Le Monde du 2 mai, cf. Annexe 4) ;
- un communiqué de presse a été envoyé le 4 mai à l'ensemble des médias locaux afin qu'ils relaient l'information.
- certains partenaires ont également relayés l'information sur leur site internet.



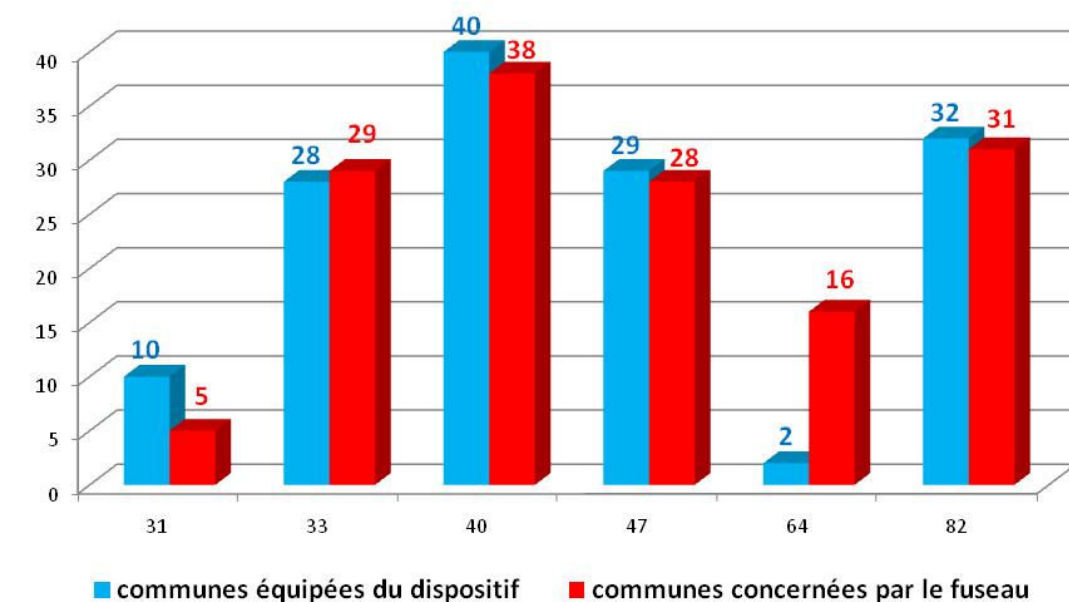
2.4 Lieux et modalités de consultation

La consultation du public a été organisée dans 166 points.

Un totem GPSO mettait à la disposition du public l'ensemble des brochures nécessaires à l'information et à la participation des habitants. La liste complète des points de consultation figure en Annexe 3.

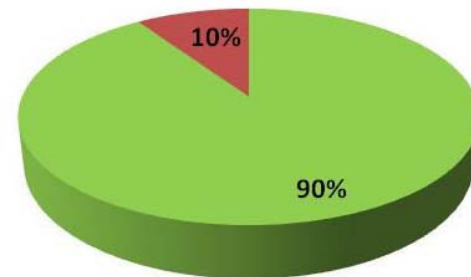
Une consultation en ligne a également été mise en place sur le site Internet du projet www.gpso.fr accessible pendant toute la période de consultation.

L'histogramme ci-dessous présente dans chaque département le nombre de communes ayant accueilli le dispositif de consultation (en bleu) et le nombre de communes concernées par le fuseau de 1000 mètres (en rouge)



Sur 16 communes concernées par le projet dans les Pyrénées-Atlantiques, seules 2 ont accepté d'accueillir le dispositif de consultation. Dans les cinq autres départements, toutes les communes ont accepté le dispositif. Au total, 141 communes ont accepté d'organiser ce 3^e temps de consultation dans leur mairie.

Participation des communes concernées par le fuseau au dispositif de consultation



- communes du fuseau ayant accepté le dispositif de consultation
- communes du fuseau n'ayant pas accepté de dispositif

En Haute-Garonne, 5 communes ont été ajoutées au dispositif car elles sont concernées par l'étude de la variante de tracé entre Campsas et le nord de Toulouse : Saint-Sauveur, Bruguères, Lespinasse, Bouloc et Villeneuve-les-Bouloc.

Dans les Landes, le Lot-et-Garonne et les Pyrénées-Atlantiques, Dax, Mont-de-Marsan, Bayonne et Agen ont participé à la consultation. Ces communes sont en effet concernées par les raccordements entre la ligne nouvelle et le réseau existant.

2.5 Objet de la consultation

Le troisième temps de consultation a porté sur les hypothèses de tracé comparées et sur celle préconisée par RFF pour poursuivre les études.

Les différentes hypothèses de tracé présentées lors du 2^e temps de consultation ont été comparées entre elles, de manière concertée avec les élus et les acteurs socio-économiques. Pour être en mesure de sélectionner le meilleur tracé possible des deux lignes nouvelles, il est indispensable de comparer les hypothèses entre elles, sur la base de différents critères préalablement définis.

- le critère environnemental, c'est-à-dire les enjeux humains, naturels, paysagers, patrimoniaux, physiques ... des territoires
- le critère fonctionnel, c'est-à-dire les services ferroviaires que devront offrir les lignes nouvelles (dessertes, vitesse des trains, confort des voyageurs...)
- le critère technico-économique, c'est-à-dire le type de travaux requis par une hypothèse (ouvrage d'art par exemple) et leur coût.

Cette comparaison multi-domaines a permis à RFF de préconiser l'hypothèse de tracé qui lui semblait la plus favorable. C'est sur cette comparaison et sur les préconisations de RFF que le 3^e temps de consultation du public a porté.

Le public était invité à répondre aux 3 questions suivantes :

- Êtes-vous d'accord avec l'analyse de RFF ?
- Si non, pour vous, quelle est l'hypothèse de tracé la plus favorable ?
- Et pour quelles raisons ?



Pour participer, il était recommandé de lire préalablement le dossier de comparaison des hypothèses de tracé du secteur choisi et du guide qui facilitait sa lecture. Ce dossier était consultable dans les mairies, collectivités et partenaires de RFF participant à la démarche de consultation ainsi que sur le site internet www.gpso.fr.

Tout autre avis pouvait être exprimé dans la rubrique « Suggestions complémentaires ».

2.6 Moyens d'information disponibles dans les totems GPSO ou sur gpso.fr

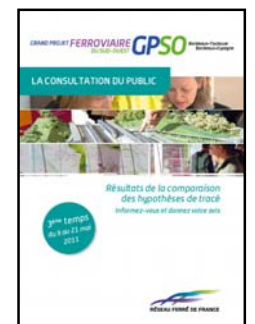
2.6.1 Les documents propres au troisième temps de la consultation

- **La brochure « Les modalités de la consultation du public »**

Elle donnait toutes les informations pratiques et utiles pour participer.

Sur 4 pages étaient présentés :

- le dispositif général,
- les sujets soumis à l'avis du public,
- la méthode d'analyse des hypothèses de tracé,
- les étapes de la concertation et les informations pratiques pour participer.



La brochure était disponible dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Consultation du public ».

- **Le dossier de comparaison des hypothèses de tracé et son guide de lecture**

Le dossier présentait :

- les principaux enjeux du territoire desservi par le GPSO,



- le rappel des hypothèses de tracé envisagées, pour chaque secteur,
- la comparaison des hypothèses entre elles, par domaine (enjeux environnementaux, enjeux fonctionnels et de services, enjeux technico-économiques) puis pour les 3 domaines conjugués,
- la préconisation de RFF pour le tracé à approfondir.

Le guide de lecture donnait toutes les clés pour s'appropriier et mieux comprendre le contenu du dossier de comparaison. Il expliquait également la méthode de comparaison appliquée par RFF.

2.6.2 Les documents d'information générale sur GPSO

- **Brochure « GPSO, l'essentiel à retenir »**

Sur 8 pages était présenté le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, le calendrier d'études et de réalisation, l'apport des deux lignes nouvelles pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et la méthode mise en œuvre par RFF pour assurer la meilleure insertion possible du projet sur le territoire.

La brochure était disponible dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».



- **Fiches thématiques d'information**

Un ensemble de fiches thématiques étaient proposées au public afin de mieux appréhender les dimensions techniques et réglementaires de la conception d'une ligne nouvelle :

- Inventaires écologiques
- Reconnaissances hydrogéologiques
- Reconnaissances géotechniques
- Tracé d'une ligne nouvelle
- Emprise d'une ligne nouvelle
- Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles
- Acquisitions des propriétés bâties
- Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales
- Alimentation électrique
- Dépliant illustré « les grandes étapes de la construction d'une ligne ferroviaire »
- 1^{ère} évaluation du Bilan Carbone du GPSO
- Pour un aménagement et un développement durable des territoires
- Biodiversité et infrastructures : RFF s'engage, innove et partage
- Lignes nouvelles et aménagement des lignes existantes

Ces fiches étaient disponibles dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Fiches d'information ».



2 exemples de fiches thématiques disponibles dans les totems GPSO

- **Lettre d'information n°9**

La lettre d'information n°9, parue en avril 2011, annonçait le 3^{ème} temps de la consultation (cf. Annexe 1).

Elle était disponible dans les totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».



2.7 Les moyens de participation

- **Le bulletin-réponse en version papier**

Un bulletin reprenant les 3 questions posées et la partie « Suggestions complémentaires » permettait au public d'exprimer son avis et de faire des observations ou propositions. Il devait être renvoyé à Réseau Ferré de France à l'aide de l'enveloppe « libre-réponse » fournie.

Le bulletin de participation et l'enveloppe « libre-réponse » étaient disponibles dans les totems GPSO.

- **Le bulletin-réponse en version électronique**

Une rubrique spéciale « consultation du public » a été créée sur le site Internet www.gpso.fr. Le public pouvait accéder à l'ensemble des brochures d'information, des dossiers de comparaison des hypothèses de tracé et du guide de lecture, et donner son avis grâce à un formulaire.

Le bulletin de participation était accessible via le site www.gpso.fr, rubrique « consultation du public ».



3. ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONSULTATION

6 937 avis au total ont été reçus par RFF. L'augmentation de la participation est de 93,7% par rapport au deuxième temps lors duquel 3 581 avis avaient été reçus. Lors du premier temps, 281 avis avaient été recueillis.

3.1 La méthode d'analyse

Chaque avis a été traité selon les critères suivants :

- Conformité par rapport à l'objet de la consultation (réponses aux questions posées) ou avis sur l'opportunité du projet
- Format de réponse : bulletin papier ou électronique
- Secteur et département* d'origine (analyse des données brutes et mises en relation avec les communes et la population concernées)
- Réponse à la question : *Êtes-vous d'accord avec l'analyse de RFF ?*
- Réponse à la question : *Si non, pour vous, quelle est l'hypothèse de tracé la plus favorable ?*
- Réponse à la question : *Pour quelles raisons ?*
- Thématiques développées dans les suggestions complémentaires

A partir de ces critères, une analyse quantitative a été réalisée. Une analyse qualitative du contenu des avis a ensuite permis de classer les propositions par thème abordé.

* Le secteur L étant à cheval sur les départements du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne, nous avons regroupé dans un même territoire ces 2 départements.

Sur 6 937 avis reçus par RFF, 336 avis n'ont pu être pris en compte dans les analyses qualitative et quantitative pour les raisons suivantes :

- Bulletins blancs.
- Absence d'indication de la commune de résidence.
- Bulletin issu du 1^{er} ou du 2^e temps de consultation.
- Envoi de documents sans lien direct avec l'objet de la consultation.

Dans le cas où une même personne a adressé plusieurs avis identiques, un seul avis a été comptabilisé.

6 601 avis ont été enregistrés.

Sur la base de ces 6 601 avis, le taux de participation s'est réparti dans les proportions suivantes :

- **Gironde** : 1 personne sur 399, soit 0,25% de participation,
- **Lot-et-Garonne** : 1 personne sur 56, soit 1,78% de participation,
- **Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne** : 1 personne sur 182, soit 0,54% de participation,
- **Landes** : 1 personne sur 47, soit 2,12% de participation,
- **Pyrénées Atlantiques** : 1 personne sur 30, soit 3,33% de participation.

3.2 La nature de la participation

Sur les 6 601 avis enregistrés par RFF, 812 portaient sur l'objet de la consultation, 5 789 sur l'opportunité du projet.

Les avis exprimés sur l'opportunité du projet proposent en particulier la modernisation des lignes existantes comme alternative à la réalisation des lignes nouvelles. Ils ont pour la plupart été rédigés de la façon suivante, sur la base d'une réponse pré-établie proposée par des associations :

- *Etes-vous d'accord avec l'analyse de RFF ?* Non.
- *Pour vous, quelle est l'hypothèse de tracé la plus favorable ?* La modernisation des lignes existantes.
- *Pour quelles raisons ?* Environnementales, fonctionnelles, technico-économiques.
- Copie de ma réponse fournie aux associations.

Comme RFF l'a toujours dit, **la consultation du public n'est ni un sondage ni un référendum sur l'opportunité du projet, cette question ayant fait l'objet des deux débats publics en 2005 et 2006.** L'expression de ces avis, si elle est légitime, n'apporte pas d'éléments contributifs à l'élaboration du projet de lignes nouvelles.

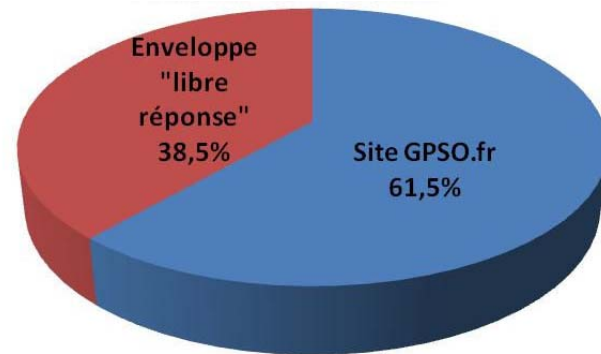
Le bilan quantitatif et qualitatif qui suit a donc été réalisé sur les 812 avis portant sur l'objet de la consultation.

Le taux de participation, sur la base des 812 avis répondant à l'objet de la consultation, s'est réparti ainsi :

- **Gironde** : sur la totalité des personnes concernées par le fuseau de 1 000 m, 1 personne sur 2746 a exprimé 1 avis, ce qui représente 0,04% de participation,
- **Lot-et-Garonne** : 1 personne sur 468, soit 0,21% de participation,
- **Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne** : 1 personne sur 314, soit 0,32% de participation,
- **Landes** : 1 personne sur 391, soit 0,25% de participation,
- **Pyrénées Atlantiques** : 1 personne sur 1143, soit 0,09% de participation.

3.3 Le bilan quantitatif (base : 812 avis)

3.3.1 Format d'envoi des avis



61,5% des avis ont été enregistrés via Internet, et 38,5% par courrier postal. La part de l'utilisation d'internet a sensiblement augmenté par rapport au deuxième temps de la consultation (46% internet).

Le site www.gpso.fr, une source d'information essentielle

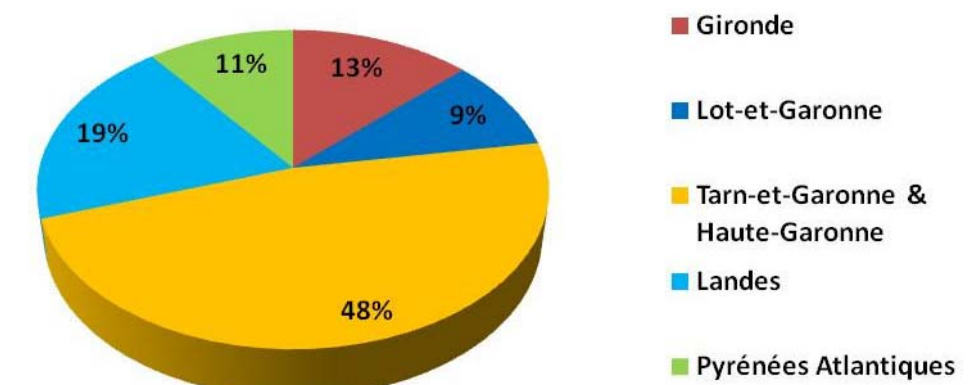
14 086 personnes ont visité le site entre le 9 et 22 mai 2011. A titre de comparaison, les deux semaines précédentes avaient reçu 4 646 visites et les deux semaines suivantes 3 283.

Ce sont **en tout 87 033 pages qui ont été vues** au cours de ces 2 semaines. Les 2 pages les plus visitées :

- page de recherche du dossier de synthèse par secteur : vue 24 052 fois par 12 785 personnes
- page d'accueil du mini site « consultation du public » : vue 19 292 fois par 13 357 personnes

18 726 visites ont été générées sur l'ensemble des sources de trafic (moteurs de recherche, accès direct, sites Internet de la presse quotidienne régionale, ...). Il y en avait eu 5 143 lors du 2^e temps de la consultation entre le 20 décembre 2010 et le 8 janvier 2011.

3.3.2 Répartition des avis répondant à la consultation par département



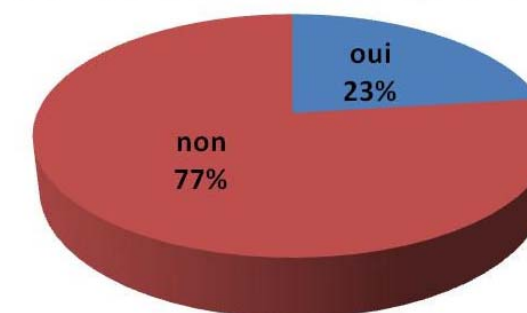
Le classement par département est fonction de la commune indiquée, soit la « commune de la résidence principale » soit la « commune traversée par le fuseau où vous êtes personnellement concerné ».

Le plus grand nombre d'avis¹ provient de l'ensemble Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne, avec 48% (386 avis) des avis exprimés. Les Landes sont le deuxième contributeur avec 19% (158). La Gironde représente 13% (106) des avis et les Pyrénées Atlantiques 11% (86). Enfin, le Lot-et-Garonne constitue 9% (76) de l'ensemble.

3.3.3 Les réponses aux questions posées

Question 1

Etes-vous d'accord avec l'analyse de RFF ?



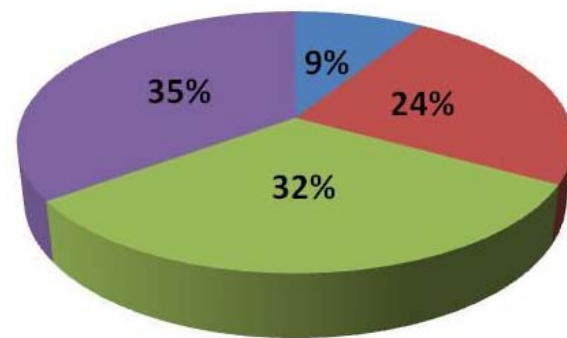
- 23% des participants sont d'accord avec l'analyse de RFF et avec sa préconisation d'hypothèse de tracé à approfondir.

¹ Cette répartition a été déterminée à partir des secteurs géographiques sélectionnés par les participants pour formuler leur réponse.

- 77% des participants ne sont pas d'accord avec l'analyse de RFF. Comme le montre le détail des réponses à la question 2, 35% des personnes ayant répondu non à la question 1 n'ont pas répondu à la question 2 ; ils ne proposent donc pas d'hypothèse de tracé alternative.

Question 2

Si vous n'êtes pas d'accord, quelle est pour vous l'hypothèse de tracé la plus favorable ?



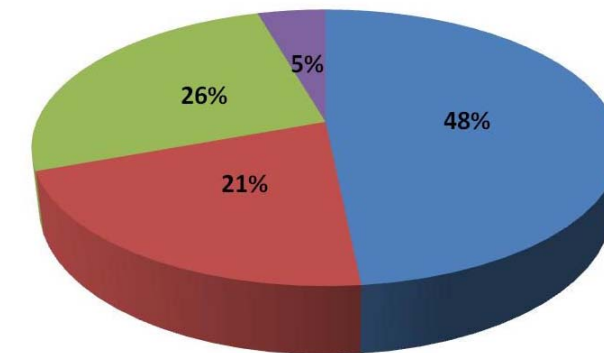
- ajustement de l'hypothèse de tracé préconisée par RFF
- autre hypothèse de tracé étudiée par RFF
- propositions sur des sujets liés à GPSO mais ne concernant pas directement les hypothèses de tracé
- aucune proposition

- 9% proposent des ajustements à l'hypothèse de tracé préconisée
- 24% demandent une autre hypothèse de tracé étudiée par RFF
- 32% font des propositions variées sur des sujets liés à GPSO mais ne concernant pas directement les hypothèses de tracé (mesures d'insertion, gares et dessertes, choix du fuseau, ...)
- 35% ne font aucune proposition.

Les propositions et les remarques sont détaillées dans la partie « Analyse qualitative ».

Question 3

Si vous n'êtes pas d'accord, pour quelles raisons ?



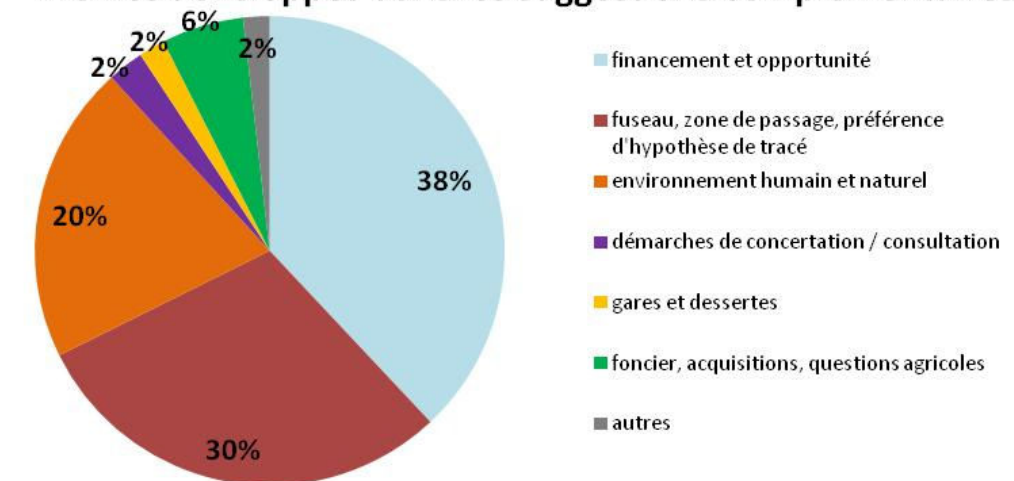
- Environnementales
- Technico-économiques
- Fonctionnelles (services ferroviaires)
- non spécifié

- 48% des participants évoquent des motifs environnementaux
- 26% des raisons technico-économiques
- 21% des motifs fonctionnels
- 5% des personnes n'ont pas spécifié la raison de leur désaccord

3.3.4 Suggestions complémentaires

Sur les 812 avis, 442 contenaient des suggestions complémentaires sur les hypothèses de tracé et d'autres thématiques liées au GPSO.

Thèmes développés dans les suggestions complémentaires



38% des suggestions (soit 168) portaient sur le financement et l'opportunité du GPSO.

Le choix du fuseau et l'expression d'une préférence pour une zone de passage ou une hypothèse de tracé sont le deuxième sujet le plus abordé, avec 30 % des suggestions (soit 131). Parmi ces suggestions, on peut différencier 3 sous-thématiques :

- le choix de la variante de fuseau entre Campsas et Toulouse,
- les demandes de rapprochement des lignes nouvelles d'infrastructures existantes, notamment les autoroutes,
- les éléments de précision concernant la comparaison des hypothèses de tracés étudiées par RFF.

L'environnement humain et naturel est un sujet pour lequel l'intérêt augmente fortement. Il atteint 20% des suggestions (91).

6% des suggestions (soit 25) concernaient le foncier, les démarches d'acquisitions et les questions agricoles.

On relève ensuite 2% de suggestions sur les démarches menées par RFF dans le cadre de la concertation et la communication, 2% à propos des gares et dessertes et 2% d'autres sujets.

4 ANALYSE QUALITATIVE DES AVIS DU PUBLIC

4.1 Les avis du public sur les hypothèses de tracé

Dans un souci de fidélité au contenu d'origine, RFF n'a pas reformulé les avis. Dans certains cas cependant, les avis ont pu être synthétisés pour en faciliter la compréhension.

• Gironde

Secteurs concernés	Communes concernées	Contributions du public
Aménagement de la ligne existante en sortie de Bordeaux (ALE)	Bordeaux	« Il serait plus judicieux d'utiliser les voies du triage dans le secteur PRF5+800 à PRF5+850 plutôt que d'exproprier et raser les maisons des habitants du lotissement existant de la Sabla car ce lotissement existe bel et bien. Ce n'est plus un projet, ce que vos photos et textes non à jour ne montrent pas ».
	Cadaujac	« Choisir l'option 5A afin de conserver la Halte Gare de Cadaujac près du centre bourg et non pas au sud à la limite de Saint Médard d'Eyrans ».
	Villenave d'Ornon	« Il faut intégrer la nécessité de conserver des gares en centre urbain même si elles doivent être déplacées de quelques centaines de mètres de leur implantation actuelle. Profitez-en pour prévoir des aménagements multimodaux (parking voitures, parking vélo sécurisé, desserte de bus, etc.). Pour la commune de Cadaujac, je suis pour la solution 5A et la suppression des passages à niveau. Conserver toutefois des cheminements piétonniers et vélos pour assurer la continuité de circulation d'un coté à l'autre. Prévoir 1 ou 2 franchissements routiers supplémentaires en plus de l'avenue du Général de Gaulle. »
A Saint-Médard d'Eyrans à Saint-Michel de Rieufret	Saint-Selve	« Le tracé doit éviter plus à l'est le bourg de Civrac, et aucune mesure anti bruit n'est prévue ».
	Castres / Gironde	« Le tracé 111-124 représente une nuisance pour la zone Natura 2000, pour les habitants du lotissement de Roqueton, alors que le tracé 112-124 regroupe les nuisances avec l'autoroute ». « Je trouve aberrant et intolérable que le tracé passant au plus près du hameau de Roqueton ait été considéré comme le tracé le plus favorable. Le tracé H112-122 n'apparaît pas moins contraignant en termes techniques et financiers que celui proposé et permet de préserver le cadre de vie des habitants du hameau de Roqueton, point qui ne semble pas d'importance dans les décisions de GPSO. C'est navrant, intolérable et représentatif de l'état d'esprit dans lequel est réalisé ce projet ! »
B Saint-Michel de Rieufret à Balizac	Loupiac	« Il faut choisir le tracé le plus éloigné du bourg de Saint-Michel ».
	Landiras	« Si nous devons vous complimenter pour le travail accompli, nous constatons que votre questionnaire ne fait pas référence au facteur humain. Dans notre cas, vous semblez très préoccupé par le lieu dit "Capucins". A notre avis, si votre courbe pour des raisons techniques

		<p>devait se rapprocher du lieu « Capucins », le propriétaire ne se plaindrait pas du bruit supplémentaire qui serait à coup sûr noyé par le bruit qu'il apporte déjà à notre quartier par l'installation de son chenil. Son bruit, nous le supportons en ayant été mis devant le fait accompli, sans aucun contact de voisinage.</p> <p>Bien qu'ayant construit notre propriété à Landiras pour avoir le calme, nous avons jusqu'alors cru à vos affirmations quant à l'attention que vous portiez aux habitants. Ce que nous vous suggérons est peut-être un détail mais qui a son importance pour nous - encore tous nos compliments à vos équipes pour le bon travail effectué à ce jour ».</p>
C Balizac à Bernos-Beaulac	Préchac	<p>« Dans votre analyse vous nous indiquez que le tracé le plus économique est celui le plus rectiligne, or le plus court chemin pour nous est celui de Saint-Michel de Rieufret, direct vers Bernos-Beaulac sans faire de détour vers Balizac et Préchac ; tracé que vous n'avez jamais envisagé.</p> <p>De plus dans votre analyse vous ne tenez pas compte de l'enjeu économique pour ceux qui sont venus installer ou qui ont développé dans les landes girondines une activité en relation avec la nature préservée (gîte, chambre d'hôte, etc....) »</p> <p>« Le H143 est le tracé pénalisant le moins notre activité (ACCA=STE de chasse de PRECHAC : 250 adhérents) »</p>
	Peyredieu	<p>« L'HT 143 me semble la plus appropriée car la plus éloignée des habitations du secteur ».</p> <p>« Je suggère la HT 143 qui passerait dans une zone hors habitations »</p>
D Bernos-Beaulac à Cudos et Captieux	Escaudes	<p>« Il me semble, compte tenu de l'analyse, que le tracé H152-311 est à écarter définitivement. »</p> <p>« Habitant à Escaudes, je m'oppose au tracé H152-311 qui semble le plus défavorable à tous les points de vue »</p>
	Lerm-et-Musset	<p>« Le tracé H163 impacte de façon faible à moyenne l'environnement tandis que le H162 l'impacte de façon moyenne à forte ».</p>

• **Lot-et-Garonne**

Secteurs concernés	Communes concernées	Contributions du public
E Cudos à Xaintrailles	Xaintrailles	« La zone biologique vous apparait toujours comme un obstacle important avec toutes les conséquences qui en découlent et que vous mettez souvent en avant. Pourtant le courrier de la préfecture daté du 05/01/2011 indique bien dans sa conclusion que le passage de la LGV peut être envisagé sur ce secteur. Le passage au nord du carrefour du Placiot pourrait ainsi répondre aux enjeux suivants : conserver le triangle Placiot (voir courrier)... En passant le plus possible au nord du fuseau, un raccordement peut sans doute se faire sur le tracé sud tout en limitant les conséquences sur l'amont et l'aval ».
G Xaintrailles à Montesquieu	Roquefort	« Il faut limiter les nuisances pour le cimetière de Roquefort, même si la gare est à Roquefort ».
H Montesquieu à Donzac	Caudecoste	« H226-232/234 pour moins d'impact humain avec préservation des villages (et notamment Caudecoste!) et pas de franchissement de la Garonne ».
	Layrac	<p>« Préserver le village de Caudecoste et ne pas traverser la Garonne 2 fois semblent être des raisons primordiales ».</p> <p>« Le tracé 223 doit être proscrit pour son impact sur 2 importantes entreprises layracaises. Les tracés 225 et 226 doivent également être proscrits en raison de leur impact humain et environnemental (habitat, entreprises, panorama, monument historique...). En outre, ils hypothèquent le site archéologique du "Fort", non mentionné par l'étude RFF, mais réel cependant. De surcroît, le remblai très élevé qui serait à réaliser dans la basse vallée du Gers serait un obstacle désastreux à l'écoulement des eaux lors de crues subites et violentes de ce cours d'eau. Les sternes pierregarin sont certes des animaux rares et sympathiques ; toutefois leur implantation due à la présence des lacs de gravière est très récente. Il ne fait aucun doute que si la LGV devait déranger leurs nids actuels, l'étendue de ces lacs et leur variété leur permettraient de nicher à proximité et dans d'aussi bonnes conditions. En revanche, le peuplement humain de la commune de Layrac est, et de très loin, antérieur à celui des sternes et même des bastides voire à celui du sympathique petit village de Boé, lesquels retiennent l'attention de RFF. Il est antérieur à la période romaine et remonte au minimum à l'époque celtique. L'habitat et le confort de vie des enfants de cette commune nous paraissent mériter plus d'égard que celui des sternes et autres batraciens ! »</p> <p>« L'hypothèse H222-232-234 plus économique en coût global »</p>

		évite le massacre de Layrac et de plusieurs entreprises. Attention toutefois à la réaction des "hommes politiques locaux" (notamment M. Dionis du Séjour) qui ne veulent pas entendre parler du tracé que vous préconisez. A l'est de Layrac le village de Caudecoste doit être absolument préservé ».
LIA Roquefort à Colayrac – Saint-Cirq	Sainte Colombe en Bruilhois	« Eloignement le plus possible du bourg de Brax pour éviter le plus possible les nuisances aux résidences les plus concernées avec prise en compte des aménagements nécessaires en vue d'éviter des inondations comme cela a pu être constaté dans le secteur par temps de forte précipitation (existence dans ce secteur -en bas de Sainte-Colombe- de 2 ruisseaux, le Seyne en particulier avec un bassin hydraulique très important). Toutefois, il aurait été préférable que dans ce secteur, le tracé se rapproche davantage de l'autoroute pour éviter d'importantes nuisances aux riverains implantés dans ce secteur ».

• **Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne**

Secteurs concernés	Communes concernées	Contributions du public
I Donzac au Pin	Auvillar	« L'hypothèse du tracé H232 est celle qui, d'une part, me prend en sandwich avec l'autoroute, et d'autre part me coupe mon exploitation en deux en me prenant tout mon verger de pruniers. Ce tracé est le pire au niveau économique pour la commune en détruisant des exploitations et des entreprises. Ce que je constate c'est que tous ces sondages ou questionnaires qui doivent prendre en considération nos opinions, ne servent absolument à rien car ce qui vous intéresse ce n'est que le coût de la construction de cette ligne. » ----- « Le tracé nord (Gaches) est meilleur pour l'environnement et le paysage. Il est à peine plus cher. Il serait encore meilleur s'il y avait un deuxième tunnel pour passer sous l'autoroute. D'autre part, le tracé sud (Beaugin) prévoit des viaducs de 50 m de haut au dessus de l'Arratz et du Camuson ».
	Saint-Michel	« L'hypothèse H231/234 est plus conforme aux critères du Grenelle de l'environnement. Elle respecte plus l'environnement, l'habitat et les sièges d'exploitation (c'est écrit dans votre rapport!). Elle est plus favorable aux activités agricoles et viticoles à HVA (cf. votre rapport qui précise qu'elle consomme moins de surfaces de cultures et moins de surface de forêt de production que l'hypothèse H232). Elle maximise le jumelage avec l'A62 conformément à la demande explicite du Ministre des Transports dans sa lettre du 27 septembre

		<p>2010 adressée au Président de RFF.</p> <p>Les arguments de conclusion de votre rapport ne sont pas recevables et pas du tout objectifs. Les aspects de maintenance de la LGV sont mis en avant pour privilégier l'option H232. Il y a de nombreux tunnels en France sur les lignes LGV qui n'empêchent pas la maintenance. Un tel critère qui ferait basculer la décision en faveur de la H232 serait totalement dérisoire par rapport aux enjeux environnementaux, économiques et culturels de cette belle région. N'oubliez pas que le tourisme prend une part croissante de l'activité économique de ces petits villages de campagne. C'est particulièrement vrai pour Auvillar qui est classé comme un des plus beaux villages de France et attire de nombreux touristes et pèlerins de Saint Jacques de Compostelle. Je vous rappelle aussi que le Ministre des Transport dans sa lettre du 27 septembre 2010 avait explicitement demandé d'inclure l'hypothèse d'un tunnel au droit d'Auvillar".</p> <p>Cette option H232 morcelle le paysage des environs d'Auvillar et de Saint Michel, coupe la plaine du Camuson alors que l'autre option H232/234 minimise cette saignée.</p> <p>Le déplacement de la station de traitement des eaux de Candes est évoqué alors qu'une analyse sur le terrain permet de douter d'une telle obligation.</p> <p>L'ensemble des riverains des communes concernées (Saint-Michel et Auvillar) ont clairement privilégié l'option Nord HT231 lors des consultations réalisées en décembre 2010 et janvier 2011. Ils sont les principaux concernés par ces choix ! Nous vous demandons donc de reconsidérer de façon objective votre recommandation et de privilégier l'option H231/234 que tous les critères et toutes consultations ont favorisé jusque là !</p> <p>Pour ce qui est des pelouses calcicoles au lieu-dit Bellevue, des entreprises régionales se feront un plaisir de les déplacer afin de les préserver.</p> <p>Rappelons qu'il est précisé dans votre rapport que « l'hypothèse H231/234 présente des volumes de matériaux moindres que l'hypothèse 232 car elle se situe au nord du fuseau, zone où le relief est un peu moins marqué notamment dans la zone de jumelage à l'Est d'Auvillar ». L'impact sur les reliefs n'en sera que minimisé ! Le Ministre demandait dans la même lettre "une insertion exemplaire des nouvelles infrastructures, conformément aux principes du Grenelle de l'Environnement". Il serait bon que les services techniques de RFF écoutent un peu les politiques !</p> <p>D'autre part, vous avez présenté aux élus d'Auvillar un projet de</p>
--	--	--

		<p>tunnel passant sous l'autoroute A62 et vous avez écarté cette option pour des raisons économiques alors que clairement, cette solution maximise la protection de l'environnement et le patrimoine culturel et paysager des communes d'Auvillar et de Saint Michel. Nous demandons de faire une contre expertise des aspects économiques de cette solution ».</p> <p>-----</p> <p>« Eviter le déplacement de l'usine de traitement d'eau potable de Candes en se rapprochant de l'A62. Prolonger le tunnel du PRF 170 au delà du PRF 172, vers le PRF 173, afin de répondre à la volonté "d'une insertion exemplaire des nouvelles infrastructures, conformément aux principes du Grenelle de l'environnement " (cf. lettre du 27 septembre 2010 du Ministre, Monsieur Jean-Louis Borloo au Président de RFF) ainsi qu'aux engagements forts pris par RFF (cf. document "l'essentiel à retenir", chapitre "GPSO : un projet responsable") plus particulièrement sur le territoire d'un des plus beaux villages de France traversé par le chemin de Compostelle (classé au patrimoine mondial par l'UNESCO). Il est notamment essentiel de maintenir et de valoriser la richesse culturelle, environnementale, touristique et donc économique de ce territoire déjà malmené par l'A62 ».</p> <p>-----</p> <p>« A l'heure où l'environnement constitue un enjeu majeur dans les décisions ayant un impact sur le long terme ; il est important de ne pas sous estimer ce critère. De plus, les études montrent que le choix de l'hypothèse HT 232 touche plus de bâtis que l'hypothèse 231/234 (ex : Hameau de Monbrison). Il ne faut pas perdre de vue que derrière ces habitations se trouvent des familles qui ont fait le choix de vivre à la campagne, dans le but de privilégier leur tranquillité et leur qualité de vie. Ces familles, qui subissent déjà les nuisances sonores engendrées par l'autoroute, et par la route départementale seraient encore une fois directement touchées par des nuisances sonores de la LGV si l'hypothèse HT 232 était finalement retenue ».</p>
J du Pin à Saint- Porquier	Caumont	<p>« Pouvons-nous assister à vos réunions car nous avons un manque d'informations de la part de nos élus ? Différentes questions nous inquiètent : tracé ? distance du fuseau ? Notre maison est concernée par les HT 231 et 243 ».</p>
	Angeville	<p>« Pour les habitants d'Angeville (quartier des Doudous) qui n'ont jamais été consultés lors du débat public et qui se retrouvent victimes de ce tracé, votre hypothèse H243 est inacceptable. RFF en choisissant ce tracé fera subir aux habitants d'Angeville très proches de la ligne de très graves préjudices, bien évidemment sur le</p>

		<p>plan financier mais surtout sur le plan psychologique. Vous détruisez par ailleurs une zone écologique privilégiée ».</p>
	Castelferrus	<p>« Même si le coût est plus élevé de 10 M€ par rapport à la H243, c'est la H245 qui me paraît la plus raisonnable sur l'impact environnemental. D'une part, pouvez-vous me communiquer l'impact bruit induit par le viaduc entre la Gimode et la Garonne et quel est le seuil des décibels définis par la réglementation ? D'autre part, je n'ai pas trouvé dans l'analyse l'impact sur la faune (passage des chevreuils, sangliers,...pour rejoindre la Garonne)».</p>
K Saint- Porquier à Labastide Saint- Pierre	Saint-Porquier	<p>« Il nous paraît très urgent de réagir quant à votre préconisation ! la concertation avec les élus du Tarn-et-Garonne n'est pas du tout respectée! De toute évidence la majorité des Tarn-et-Garonnais de ce secteur optent pour le tracé 254/264 qui serait le moins impactant en tous points ! alors que devons nous penser ? A quoi bon une concertation si RFF ne retient que la fonctionnalité de la ligne minorée d'un temps de 8 secondes sur ce secteur là ? Que sont 8 secondes sur un trajet de cette distance, alors que nous aurons à proximité une gare, donc l'arrêt de certains trains ! Si l'hypothèse de tracé 252/262 devait être retenue, le projet ferroviaire serait à 50 mètres de notre habitation et à environ 25 mètres de notre piscine avec pool-house, un bien d'une valeur certaine! »</p>
	Montbeton	<p>« Passez plus au sud comme les élus le demandent et surtout nous, les concernés ».</p> <p>-----</p> <p>« Entre LACOURT St Pierre et Montbeton le tracé passe en plein sur le quartier de la croix de l'agneau. Pourquoi ne pas réduire la vitesse du train pour éviter le maximum de maison ? »</p> <p>-----</p> <p>« Le tracé h254-264 a un coût moindre que le tracé h252-262, il prend en compte la préservation du milieu naturel, et impacte le moins possible les nouvelles zones bâties (les bâtis route d'Escatalens, 40 unités, sont-ils pris en compte sur le décompte de 44 u ?) Quant à la vitesse réduite (320 km pour 350 km) dans l'analyse d'exploitation, cette vitesse peut être pertinente pour les entrées ou sorties de la gare de Bressols, quelques minutes à cette vitesse. Le tracé h252-262 est aussi peu flexible que le tracé h254-264, et pour 200 mètres de plus pour h254-264 par rapport à h252-262 il en coûte 7 M€ de moins, si en plus je préserve au mieux le milieu naturel, je choisis cette hypothèse qui contentera le plus de personnes ».</p>

	<p>-----</p> <p>« Le trajet HT254-264 impacte moins les habitations et les infrastructures ».</p> <p>-----</p> <p>« Après un rapide calcul, la différence de temps de passage sur 10 km entre une vitesse à 350 km/h et une vitesse à 320 km/h est de 10 secondes ! Cela, à mon avis pondère fortement l'avantage de l'hypothèse de tracé permettant une vitesse de 350 km/h ».</p> <p>-----</p> <p>« Il faut intégrer que le seul fuseau préconisé par RFF ne présente que des inconvénients pour les populations locales et la faune/flore. RFF pourrait accepter de réduire la vitesse du TGV à 320 km/h sur cette portion de 20 km maximum : ce qui en définitive ne se traduirait que par une durée de trajet supplémentaire négligeable. Il faut noter aussi que cette volonté de faire circuler le TGV à 350 km/h n'est pas imposée par un argument précis : il faudrait savoir trouver un équilibre entre les valeurs techniquement atteignables d'une part, et les conséquences ensuite dues à ce choix vis-à-vis des populations locales concernées. C'est pourquoi le tracé H254-264, même s'il n'autorise pas la vitesse maximale souhaitée par RFF, conviendrait mieux en définitive du fait de son impact acceptable : temps de trajet très légèrement supérieur pour RFF d'une part, impact minimisé pour les populations locales et sur la faune/flore d'autre part. A noter également que l'argument de vitesse maximale de 350 km/h non atteinte n'est pas valable pour les trains s'arrêtant à la nouvelle gare de Montauban (puisque'ils seront soit en phase de décélération, soit en phase d'accélération).</p> <p>Dernière remarque, au niveau de Montbeton, les 2 options de tracé au Nord (H252, H253) conduisent à un nombre plus élevé des maisons situées à l'ouest : un plus grand nombre d'habitants sera ainsi complètement séparé du village de Montbeton. En synthèse, tant sur le plan coût que sur le plan maîtrise de l'impact sur la population locale, les infrastructures existantes, etc, le fuseau H254-264 sera le meilleur choix, en tant que compromis acceptable par tous ».</p> <p>-----</p> <p>« Sur le plan environnemental, l'hypothèse H254-264 évite au mieux les enjeux environnementaux, principalement humains. Même si elle ne respecte pas le programme fonctionnel souhaité par GPSO (car ne permet pas une circulation à 350 km/h), elle permet néanmoins de répondre à la volonté d'une ligne éligible au TGAV (320 km/h). Elle est équivalente aux autres hypothèses d'un point de vue technico-</p>
--	--

	<p>économique avec un coût d'investissement sensiblement identique (500 à 510 M€) ».</p> <p>-----</p> <p>« Le 252-262 met de côté l'aspect humain. Le tracé le plus à l'ouest tient compte de cet aspect ».</p>
Lacourt-Saint-Pierre	<p>« Nous sommes contre le tracé 254-264 qui aurait pour conséquence de morceler des terres agricoles sans réduire significativement l'impact humain et en ne permettant pas au TGV de rouler à pleine vitesse. De plus, les protections phoniques telles que proposées et probablement budgétisées pour le secteur sud du fuseau 254-264 sur Lacourt Saint-Pierre sont incomplètes et ne protégeraient pas les riverains qui ne sont pas mentionnés dans la synthèse des impacts résiduels alors qu'ils sont mentionnés comme impactés dans la présentation générale. En effet, il y a une erreur de type "copier-coller" dans votre document, le lieu dit Bartellot et la RD 51 étant cité deux fois dans deux zones différentes entraînant l'oubli des lieux -dits dans l'autre zone.</p> <p>En conclusion, par défaut, la solution la plus favorable serait le tracé H252-262 ».</p> <p>-----</p> <p>« Vous avez retenu le H252-264 en précisant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elle ne concerne aucun siège d'exploitation agricole. C'est faux, le mien est en plein dessus, - Elle évite la mare de reproduction des Tritons, peut-être mais elle sacrifie une allée de muriers plus que centenaires, muriers qui abritent de magnifiques scarabées dorés. <p>De plus ce tracé traverse de part en part (sur toute sa longueur) ma propriété agricole et la rend totalement inexploitable. De plus le passage en tranchée couverte a totalement été abandonné pour de sombres raisons économiques, au détriment de la vie des habitants du hameau "croix de l'agneau" pour des décennies ».</p> <p>-----</p> <p>« Au regard de vos résultats concernant l'analyse multicritères votre choix est incompréhensible et incohérent ! En effet, le tracé H254-264 est cité comme le plus favorable sur de nombreux points et il n'est pas choisi ! le seul point positif à vos yeux du tracé H252-262 est qu'il permet de gagner 10 à 20 secondes ! Pour le reste vous admettez qu'il impacte plus d'habitations et qu'il touche davantage l'environnement ! A quoi servent vos analyses et leur conclusion si vous n'en tenez pas compte pour choisir le tracé!</p> <p>Nous continuons à être dans l'absurdité la plus totale et vos positions restent celles du début malgré vos études qui révèlent certaines</p>

	<p>choses que vous continuez à ignorer malgré les appels et les signaux des associations des communes! »</p> <p>-----</p> <p>« Nous sommes contre le tracé 254-264 qui ne présente pas d'impact significativement réduit voire des impacts humains supérieurs (morcellement des terres agricoles les rendant impropres à l'agriculture moderne sur le secteur de Lacourt Saint Pierre, pas de réduction significative de l'habitat directement impacté et même augmentation du nombre d'habitat dans la zone de -5dB en dessous de la réglementation ce qui veut dire que plus de personnes vont réellement souffrir de la ligne pendant des années...) et qui ne permet même pas au TGV de rouler à pleine vitesse. En outre, les protections phoniques telles que proposées et probablement budgétées pour le secteur sud du fuseau 254-264 sur Lacourt Saint Pierre sont incomplètes et ne protégeraient pas les riverains qui ne sont pas mentionnés dans la synthèse des impacts résiduels alors qu'ils sont mentionnés comme impactés dans la présentation générale. En effet, il y a une erreur de type "copier-coller" dans votre document planche BT17, PK 203 à 205, erreur inadmissible à ce stade de l'étude sur un tel document.</p> <p>Il n'est pas normal non plus qu'après tant de mois d'études et de discussions, RFF soit toujours incapable de présenter un dossier sérieux de ligne en tranchée couverte voire non couverte de façon à faire une insertion exemplaire de la ligne sur le secteur Lacourt Saint-Pierre / Montbeton comme la décision ministérielle le demande. En outre, aucune proposition alternative à la tranchée, si celle-ci se révèle techniquement impossible, n'est proposée autre que quelques protections phoniques incomplètes... En l'état actuel du dossier et quelque soit le tracé, rien dans les études ne permet de faire accepter par la population de tels tracés qui sont très contraints par votre volonté de mettre la gare au plus près de Montauban. Vous dites que vous avez peu de liberté dans cette zone pour choisir un tracé mais c'est vous qui vous êtes mis dans une telle situation en choisissant de passer aussi près de Montauban dans une zone en limite de la ville et dans une zone souvent encore agricole mais aussi à l'habitat dispersé dense.</p> <p>Il est toujours temps de revoir la copie et d'étudier les alternatives (utilisation de la gare de Montauban par exemple permettant d'étudier bien d'autres tracés pour la déviation de Montauban, remise en cause du tracé avant la traversée de la Garonne de façon la aussi, à ré-ouvrir d'autres possibilités de fuseaux, modernisation de la ligne actuelle...) ».</p>
--	---

	Bressols	<p>« Un tracé plus près de l'autoroute est possible, avec respect environnemental, vitesse accrue, respect de l'habitat de toutes les communes de St-Porquier à Campsas, aucune incidence néfaste pour une future gare éloignée d'un kilomètre et coût réduit.</p> <p>Il n'y a eu aucune concertation de RFF avec les associations de défense et les associations des maires pour évaluer cette possibilité! »</p> <p>-----</p> <p>« L'HT 262 n'est pas favorable pour la commune de Bressols. L'HT 264 semble la moins mauvaise car elle préserve les maisons et le hameau de Pérayrol. Aux points kilométriques 210 et 213, le tracé devrait se rapprocher de la limite Nord est du fuseau afin d'éviter les habitations du chemin de Gary et la zone industrielle de Trixe. ».</p> <p>-----</p> <p>« Le tracé 252-262 répond effectivement à l'objectif de fonctionnalité mais ne répond pas à l'objectif de la préservation du bâti. Ne serait-il pas envisageable afin de mieux répondre à la préservation du bâti de décaler le tracé H252-262 vers la forêt d'Agre et Marchandole ? »</p> <p>-----</p> <p>« Je pense que le tracé 262 est le moins pénalisant en terme de vitesse permettant d'atteindre les 400 km/h. C'est le but de la dépense.</p> <p>Le tracé 263 semble être le moins impactant pour les maisons en conservant une bonne vitesse. C'est un bon compromis.</p> <p>Le tracé 264 est trop sinueux, il ralentit le train. ».</p>
	Labastide-Saint-Pierre	<p>« Je conseillerai aussi comme vous le tracé 262 car il impacte très peu sur mon secteur de Labastide St-Pierre les exploitations viticoles et les habitations en général. Il colle au plus près de l'autoroute donc ne constitue pas une nuisance supplémentaire.</p> <p>Je déconseille formellement le tracé 264 qui serait une erreur monumentale car il passe trop près de nombreuses habitations, coupe des exploitations viticoles, coupe mon siège d'exploitation où j'ai construit il y a un an à peine un chai de vinification.</p> <p>Ce tracé 264 y passerait trop près et je n'ose pas imaginer les éventuelles répercussions des vibrations du TGV sur le repos de mon vin.</p> <p>Donc pour des raisons fonctionnelles et économiques, je préconise comme vous le tracé 262 ».</p>
L Labastide Saint-	Campsas	<p>« A défaut de mieux, la H271 est à retenir mais ne me satisfait pas pleinement. Car comme il a été fait en Champagne la ligne aurait pu être tracée souterraine. ».</p> <p>-----</p>

Pierre à Saint-Jory	<p>« Je pense que le meilleur tracé à retenir est le HT271 qui longe l'autoroute car il serait moins impactant pour l'environnement ; de plus tout un quartier qui disparaît et qui doit être indemnisé grèverait un peu plus le coût de la dépense engagée par RFF et les collectivités locales ».</p> <p>-----</p> <p>« Je pense que le tracé H271 soit à retenir car le tracé H273 obligerait les propriétaires des habitations à quitter les lieux, il faut penser aux personnes âgées qui y résident ».</p>
Pompignan	<p>« Le tracé devrait passer au Sud d'Eurocentre et longer le tracé de l'autoroute Toulouse-Montauban via Bressols. Ce tracé est plus logique, plus sérieux et le moins cher ».</p>
Saint-Rustice	<p>« Le tracé le long de l'autoroute avec un raccordement à la gare de triage de Lespinasse me paraît plus cohérent quant à l'impact sur la population ».</p> <p>-----</p> <p>« Ces hypothèses de tracé du fuseau D sont inacceptables en terme d'impacts sur les villages concernés (surtout Saint-Rustice et Pompignan). Les impacts suivants sont à prendre en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fort impact sur les villages et leurs habitations donc impact sur les habitants des communes concernées - Impact visuel et patrimoniaux : défiguration et destruction des paysages et des villages (-> construction de tunnels, viaducs, remblais) - Impact sonore : LGV trop proche d'habitations - Impact naturel et risques naturels : fragilité des sols convoités, destruction de forêts - Impact foncier : baisse de la valeur des habitations - Impact agricole : destruction d'exploitations agricoles <p>La LGV doit impérativement être jumelée à l'autoroute A62. Cette zone impacterait moins les habitations et la nature. RFF semble se moquer de l'avis des habitants situés sur le tracé D. Aucune étude sérieuse n'a été menée jusqu'à présent.</p> <p>A noter que les villes de Pompignan et St-Rustice sont déjà fortement impactées par la traversée d'une route départementale très fréquentée ainsi que par la traversée d'une voie de chemin de fer avec un impact sonore et visuel très regrettable. La LGV viendrait achever ces villages de façon injustifiée ».</p>
Castelanau d'Estretfonds	<p>« Les options 271 et 273 pour le secteur L me semblent très proches. Merci à RFF pour la qualité des documents et cartes fournis ».</p> <p>-----</p> <p>« Il faut privilégier la HT263/264-271-281 pour ces raisons :</p>

	<p>Environnement : elle évite le château de Sépat, le site archéologique de St-Rustice, détruit peu de surfaces boisées et moins d'exploitations agricoles.</p> <p>Fonctionnel : jumeler le long de l'autoroute pour une meilleure protection acoustique.</p> <p>Elle est plus éloignée de l'église de ST Rustice, classée et permet moins de destruction de bâtis sur la Commune de St Rustice ».</p> <p>-----</p> <p>« Avec l'HT 263/264-271-281, la LGV passerait plus loin du village de St Rustice où l'église est classée sans oublier ses vestiges gallo romaine. Son coût serait moindre ».</p>
--	---

• Landes

Secteurs concernés	Communes concernées	Contributions du public
M Cudos à Lucbardez-et-Bargues	Arue	<p>« Le tracé proposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - protège des entreprises de la commune (pépinières forestières, exploitation agricole, exploitation forestière...) pour lesquelles l'Etat et l'Europe ont par le passé et actuellement largement participé à leur existence, - évite des lotissements et des zones naturelles dont le biotope est riche mais fragile, - reste cependant à trouver des solutions pour certains habitats. » <p>« Et voilà nous avons consulté, donc satisfait à vos obligations. Tout ça pour faire ce que vous aviez décidé depuis longtemps, puisque malgré l'avis de la communauté de communes vous privilégiez l'HT 327-337 et non 321-331... certes, le nombre d'habitations impactées est moindre... donc je ressens non plus de la révolte mais plutôt de la tristesse de voir ma commune (Arue) sacrifiée sur l'autel de l'intérêt du plus grand nombre. Car si j'avais choisi d'habiter cette commune rurale, c'est pour le charme de ses airials, l'amabilité de ses habitants (certes peu nombreux), ses grands espaces naturels où bêtes et gens circulent sans clôtures, sans esprit de propriété avec une impression de liberté exceptionnelle dans notre civilisation moderne. Bon, c'est fini le tiers est de la commune est amputé, mais c'est pour le progrès. J'espère qu'au moins ce sacrifice sera utile. L'exemple de l'A65 m'en fait douter ».</p>
	Roquefort	<p>« Je choisis le tracé proposé car il est en déblai et plus loin des habitations.</p> <p>La 331 plus en remblai nuirait à beaucoup plus d'habitations surtout que le vent d'ouest est dominant, et de plus la rocade devrait être déplacée, ce qui entraînerait beaucoup de frais et de désagréments pour beaucoup de monde ».</p>

	<p>« Malgré les vents dominants le tracé proposé est préférable au 331 qui serait catastrophique pour ma famille ».</p> <p>« Je ne suis pas d'accord sur le tracé 331 car il passe trop près des habitations ; sachant que la rocade va être déplacée, nous allons subir un impact au niveau sonore, un impact visuel, le projet étant en remblai, une détérioration du peu de forêt qu'il nous reste, des problèmes de mouvements de sol. Le tracé 337 est plus approprié car il passe en déblai, il passe sur des terrains nus ».</p> <p>« La H327 est trop près des habitations et de l'autoroute A65, qui est la cause de nuisances sonores, vibrations au sol qui ont déjà entraîné des dégâts ».</p> <p>« Le tracé H331 serait plus dommageable pour un plus grand nombre de riverains, sans compter le désagrément des usagers de la route départementale RD 932 (rocade de Roquefort) qui devrait être déplacée avec les inconvénients du temps des travaux, alors que c'est une route classée à grande circulation, liaison de transports exceptionnels... ».</p> <p>« Si on considère le moins mauvais, le tracé H327-337 est bien sûr le plus logique par rapport aux énormes nuisances sonores que cela va engendrer pour une grande partie de la ville de Roquefort. Pourquoi ne pas suivre le tracé existant pour relier l'Espagne. Avec un réseau secondaire rénové, cela pourrait permettre de conserver ce qui reste de la forêt des Landes (déjà dévastée par la tempête de 2009) ».</p> <p>« Le tracé H337, en déblai, occasionnerait moins de bruits et vibrations aux riverains. Des murs antibruit très performants seraient indispensables compte tenu du nombre de trains prévus par jour ».</p>
Lucbardez et Barges	<p>« Le tracé proposé est le moins mauvais. Mais pourquoi donc l'impact sur l'homme est si peu étudié ? Comment vit-il dans la commune de Lucbardez qui est si touchée ? Si vous ne vous penchez pas sur les conséquences sur la vie au quotidien des habitants, comment proposer des solutions aux nuisances physiologiques mais aussi sociologiques ? Il faut que les compensations pour les habitants soient plus importantes que ce qu'impose la réglementation ».</p>

LIM Lucbardez-et-Barges, Saint-Avit et Uchacq-et-Parentis	Lucbardez et Barges	<p>« Le trajet le moins mauvais est le H 331, 336/337. Notre commune va être écrasée sous ces aménagements alors que nous ne les avons pas demandés et que nous n'en avons pas l'usage (Lignes ferroviaires de LGV plus liaison locale, gare, routes de desserte de la gare, zones d'activités, etc...) Tout se cumule sur Lucbardez sinistrée. Pour cette commune, faites exceptionnellement primer le minimum de bien être des habitants sur les autres critères. Le trajet le moins mauvais est bien le H 331, 336/337 car la gare et la ligne Mt Marsan à la gare TGV seront les plus éloignées possibles des zones habitées. Ayez pitié de nous! D'autre part, la gare sera plus proche de Mt de Marsan et sur un plateau plus approprié que pour les autres solutions ».</p> <p>« Le trajet le moins mauvais est le H 331, 336/337. L'impact sur les habitants du cumul des aménagements est trop lourd (LGV, Gare, ligne et routes de desserte de la gare) et doit primer sur l'environnement. Sur Lucbardez, l'étude du milieu humain reste largement insuffisante. Sa prise en compte est déséquilibrée par rapport aux autres thèmes. Par exemple, des zonages sont bien délimités pour les lieux fréquentés par la faune et la flore (Natura 2000, etc.) mais rien pour les êtres humains. Sur ce thème tout se limite au bâti et c'est plus de l'économique que de l'humain. Pour preuve, les cases à cocher ne prennent même pas en compte cette thématique. D'autre part, comme cette thématique n'est qu'effleurée, peu de choses sont proposées au-delà de la réglementation pour limiter les impacts sur l'homme et sa manière de vivre dans les communes. Les études de ce type sont pourtant bien connues et permettent de mieux intégrer les projets d'aménagement de l'espace. C'est fort regrettable vu les sommes investies et le retour positif qu'ont ces démarches sur l'image des projets et leur intégration ».</p>
	Roquefort	<p>« L'association défend le tracé le moins impactant pour les populations d'Arue, Roquefort et Sarbazan. Elle se prononce contre l'H331. L'association demande d'intégrer la protection de la zone naturelle de Nabias et les espaces forestiers d'Arue et Sarbazan » (association ARIDE).</p>
O Uchacq-et-Parentis à Saint-Yaguen	Saint Martin d'Oney	<p>« Le 348-356 étant trop près de ma maison (Lagrange), je demande de bien vouloir le repousser un peu plus (500-600 mètres) considérant que vers l'arrière il y a une zone forestière non habitée ».</p>
	Saint-Yaguen	<p>« L'hypothèse 352 préserve toutes les habitations et le site de la fontaine Saint Jacques. Le champ coupé par cette HT est en jachère depuis des dizaines d'années. La SAFER est propriétaire sur la</p>

		commune de St-Yaguen de 80 hectares acquis comme stat de compensation pour ce projet LGV. Celle proposée par RFF, on préserve ces champs et on rase 2 maisons ».
P Saint-Yaguen à Pontonx-sur-l'Adour	Carcen Ponson	« A quoi bon posséder un bel airiel et une belle maison typique landaise du 18 ^{ème} siècle pour les polluer avec l'H357. Ce tracé arrange paraît-il la commune mais pour nous c'est une véritable catastrophe, nous allons subir tous les inconvénients : bruit, environnement visuel, qualité de vie catastrophique, dégradations de notre patrimoine, perte immobilière... vous comprendrez que nous préférons systématiquement l'H354 ou l'H355 qui entraîneraient notre expropriation. A nos âges (72 ans) nous n'allons pas supporter cette balafre, le bruit des travaux et de l'exploitation de la ligne 357. Pour ne rien vous cacher nous sommes hyper stressés et déprimés. EXPROPRIEZ-NOUS!! ».
410 Pontonx-sur-l'Adour à Saint-Geours-de-Maremne	Pontonx sur l'Adour	« Nous tenons à vous informer que nous soutenons le tracé Sud et sommes contre le tracé Nord. En effet, nous sommes propriétaires-exploitants de parcelles impactées par le tracé Nord, sur lesquelles passent le tracé et la bretelle, où nos réseaux enterrés électriques et hydrauliques seraient coupés et inutilisables. De plus cet îlot, de par son accès facile et ses infrastructures (il est équipé de 4 forages et 2 pivots d'irrigation qui se trouvent sous les voies tracées) nous permet d'obtenir des contrats de culture de maïs doux ou de légumes plein champ qui ne sont attribués qu'à des parcelles de plus de 10 hectares. Notre outil de travail de 38 hectares d'un seul tenant, notre plus bel îlot, serait détruit, anéanti. Nous vous demandons de tenir compte de cet impact catastrophique du tracé Nord, sur notre exploitation ». « Pour le tracé H411 entre le PRF163 ET LE PRF164 (à l'intersection de la route de l'océan) trop d'habitations individuelles seront concernées (une dizaine) par la proximité de la voie entre 100 mètres à 300 mètres (avec une interrogation sur le franchissement de la route et les moyens mis en place pour le bruit conformément à la législation)».
420 Saint-Geours-de-Maremne à Bénese-Maremne	Benese-Maremne	« Je ne comprends pas votre résultat d'analyse en affirmant que la H423 est moins impactante pour l'environnement. Ce tracé fait disparaître la seule grande forêt présente sur la commune et coupe des exploitations agricoles. De plus, elle coupe un centre équestre et impacte directement un îlot d'habitations. La H424, qui a un coût supérieur de 9000€, présente beaucoup moins d'impacts environnementaux. Votre résultat final est donc purement financier ».

• Pyrénées Atlantiques

Secteurs concernés	Communes concernées	Contributions du public
450 Lahonce à Arcangues-Ustaritz	Ustaritz	« Des oublis en matière de bâtis et de l'humain car sur le tracé H 454 de nouveaux lotissements ont vu le jour au Pays Basque notamment à Arrauntz et Mouguerre. Par exemple le tracé H454 touchera réellement beaucoup plus d'habitations qu'il ne semble (il ne faut pas oublier les nouvelles constructions), la zone industrielle de Planuya qui est une zone d'activité en plein essor et une bute à traverser dont le sol paraît meuble...Indéniablement le tracé H 452 est plus favorable car il paraît beaucoup plus accessible d'une part, le relief est moins dense et plat, et moins d'habitations seront touchées ».
	Villefranque	« Etant persuadé de la compétence et du sérieux de tous ceux qui travaillent sur le tracé de la LGV il ne m'appartient pas d'en juger le bien fondé. Je ne répondrai donc que sur le choix possible entre les deux tracés proposés car je suis directement concerné par le tracé H-452 dont l'emprise passerait, s'il était choisi, au ras de ma terrasse, ma maison se trouvant en effet dans la partie "déblais" à l'entrée de la tranchée couverte. Je suis persuadé que le tracé H454 me paraît être beaucoup moins impactant sur les habitations et l'environnement et j'espère vraiment que c'est celui que vous déciderez de retenir ».
60	St-Pée sur Nivelle	« Le tracé H 462 empiète légèrement sur ma propriété entre les repères 244 et 245. Le tracé H 461 empiète très largement sur ma propriété entre ces mêmes repères mais après l'étude du dossier de comparaison des hypothèses, il semble en effet que le tracé H 461 soit le plus favorable. Je vous demande néanmoins de prendre en compte deux remarques importantes. Primo: le tracé H461 a provoqué un sursis à statuer de RFF pour une demande de permis de construire que nous avons déposée en décembre 2010 à la mairie de Saint-Pée sur Nivelle. En effet, le terrain concerné par la demande de permis a été considéré trop proche du tracé du tunnel situé entre les repères 244 et 245. J'espère qu'une fois que le tracé sera officiellement décidé (à priori oct. 2011), le fuseau gelé sera réduit au strict minimum, notamment au niveau du tunnel, nous laissant ainsi la possibilité de redéposer notre permis. Secundo: le tracé H461 traverse largement une forêt nous appartenant (36ha au niveau du repère 245); cette forêt est exploitée (plan simple de gestion) et comporte donc plusieurs chemins d'exploitations et nouvelles plantations. Il est donc indispensable que l'impact du tracé soit minimisé par des travaux de compensation des dommages infligés (reconstruction des chemins, nouvelles plantations, passages pour animaux, etc.) ».

4.2 Analyse des avis et réponses de RFF

4.21 Les principaux enseignements

La préoccupation majeure des habitants est le respect de l'environnement humain pour la conception des deux lignes nouvelles.

Le public a principalement fait part à RFF des avis suivants :

- Le milieu humain n'est pas suffisamment pris en considération dans les études, comparativement au milieu naturel.
- L'hypothèse de tracé proposée impacte trop le milieu humain :
 - o Trop d'habitations, d'activités économiques et de loisirs sont concernées.
 - o Elle est trop proche des habitations et va donc engendrer des nuisances sonores.
 - o Elle va également engendrer des nuisances visuelles (en particulier quand elle est prévue en remblai).
- Le mode de vie des habitants devrait aussi être pris en compte dans les études.

Le public a également fait part de situations personnelles :

- Il est contre une hypothèse de tracé quand celle-ci touche directement ou est située à proximité de sa maison, propriété, exploitation agricole, ...
- Certaines personnes préféreraient que leur bien soit acquis par RFF plutôt que de vivre à proximité de la ligne ferroviaire.

4.22 L'analyse des avis

Concernant l'environnement humain, le public a attiré l'attention de RFF sur la nécessité de prendre en considération les éléments suivants :

- Les villages, lotissements et bourgs suivants : lotissement la Sabla à Villenave d'Ornon, bourg de Civrac à Saint-Selve, hameau de Roqueton à Castres-sur-Gironde, bourg de Saint-Michel-de-Rieufret, village de Caudecoste, village d'Auvillar, bourg de Brax, quartier de la Croix de l'agneau à Lacourt-Saint-Pierre, hameau de Pérayrol à Bressols, villages de Saint-Rustice et Pompignan, Arrauntz et Mouguerre au Pays basque.
- Les activités économiques et de loisirs : entreprises situées à Layrac, zone industrielle de Trixe à Bressols, activité de chasse à Préchac.
- Les exploitations agricoles et viticoles, qu'il faut éviter de couper ou morceler au maximum.

- Les mesures d'insertion environnementale : murs antibruit à Saint-Selve, tunnel à Auvillar, ou encore tranchée couverte à Lacourt-Saint-Pierre et Montbeton. Dans le Lot-et-Garonne, le double franchissement de la Garonne est évoqué.
- Les modalités d'acquisition et le risque de dépréciation de certaines activités (gîtes, chambres d'hôte, ...).
- La délivrance des permis de construire : la nécessité de choisir rapidement un tracé, les demandes de permis de construire étant actuellement soumises à avis de RFF dans le fuseau de 1 000 mètres.

Pour définir un tracé qui respecte au mieux l'environnement humain, le public a fait des propositions de réajustement des hypothèses de tracé étudiées ou proposées par RFF :

- longer davantage l'autoroute (secteur de Sainte-Colombe-en-Bruilhois).
- réduire la vitesse des trains (secteur de Montbeton, Lacourt-Saint-Pierre ou Bressols).

Concernant l'environnement naturel, le public a attiré l'attention de RFF sur la nécessité de prendre en considération les éléments suivants :

- La faune caractéristique de nos régions : scarabées dorés à Lacourt-Saint-Pierre.
- Les zones naturelles remarquables : zone Natura 2000 à Castres-sur-Gironde, zone naturelle de Nabias (Roquefort), espaces forestiers d'Arue et Sarbazan.
- Les sites emblématiques ou patrimoniaux : cimetière de Roquefort, site archéologique du Fort à Layrac, château de Sépat, site archéologique de Saint-Rustice.
- Le risque inondation dans la basse vallée du Gers (Sainte-Colombe-en-Bruilhois).

Les gares suscitent des interrogations, en particulier le réaménagement des haltes TER au sud de Bordeaux.

A Cadaujac et à Villenave d'Ornon, les habitants expriment une préférence pour le maintien de la halte en centre urbain. L'intermodalité doit également être privilégiée.

4.23 Les réponses de RFF

Ces contributions peuvent être regroupées selon **11 thèmes**, qui sont développés dans les pages suivantes et **auxquels RFF apporte des réponses** :

- Les demandes d'ajustement des hypothèses de tracé et les propositions de mesures d'insertion
- La prise en compte de l'environnement humain et naturel
- L'insertion paysagère des lignes nouvelles
- Le patrimoine culturel et historique
- L'habitat
- Les exploitations agricoles
- Les acquisitions foncières

- La délivrance des permis de construire dans le fuseau de 1000 mètres
- Le bruit et les protections acoustiques
- Le risque d'inondation
- Les gares et dessertes.

• **Les demandes d'ajustement des hypothèses de tracé et les propositions de mesures d'insertion**

En juin 2011, à l'issue du 3^e temps de consultation du public et de la concertation avec les élus et les acteurs socio-économiques locaux, le Comité de pilotage GPSO a retenu l'hypothèse de tracé proposée par RFF sur la quasi-totalité des 410 km du projet de ligne nouvelle.

Entre juillet et septembre 2011, cette hypothèse de tracé a fait l'objet d'études complémentaires dans le but de préciser les mesures à prévoir pour insérer le mieux possible le projet dans les territoires. Les ajustements des hypothèses de tracé ainsi que les mesures d'insertion environnementale suggérées par le public ont été analysés et ont permis à RFF d'affiner ses propositions.

Toutes les mesures d'insertion proposées par RFF (protection acoustique, viaduc, tranchée couverte, merlon paysager...) font l'objet du 4^e et dernier temps de consultation du public, en octobre 2011.

• **La prise en compte de l'environnement humain et naturel**

Pour la conception des deux lignes nouvelles, l'environnement humain est pris en considération à chaque stade des études. Mais il l'est au même titre que le respect de la biodiversité. Afin de concilier le respect à la fois des populations et de la biodiversité, une méthode propre au GPSO a été mise en œuvre. Elle a consisté à définir les zones sensibles des territoires afin de les éviter au maximum, sans préférer l'importance d'une thématique par rapport à une autre.

Le respect des zones sensibles des territoires

Pour définir les zones sensibles, RFF a recensé l'ensemble des enjeux environnementaux dans les 6 départements concernés par le projet.

Les enjeux environnementaux concernent l'ensemble des milieux, à savoir humain, physique, naturel et biologique, paysager, patrimoine culturel et archéologique. Aucune hiérarchie n'a été établie entre les milieux, ce qui signifie que tous les milieux ont la même importance.

Pour chaque milieu (ou thème), les enjeux environnementaux ont été classés dans une grille d'analyse selon leur niveau de sensibilité : faible, moyen, fort et très fort.

Enjeux	Faibles	Moyens	Forts	Très Forts
Thèmes				
ENVIRONNEMENT HUMAIN				
Population et habitat				
Typologie du bâti	• Habitat isolé	• Zone d'habitats diffus	• Hameaux	• Zone d'habitats dense (quartiers, bourgs...)
Equipements publics		• Aire d'accueil des gens du voyage • Station d'épuration (STEP) en projet • Bassin d'orage	• Usine d'incinération des déchets • Centre d'enfouissement technique (CET) en activité • Déchetterie - plateforme de tri • Station d'épuration (STEP)	• Bâtiments sensibles : - Etablissement de santé (hôpitaux...) - Maison de retraite, - Etablissement accueillant des enfants (crèche, école primaire, lycée...) • Cimetière

Extrait de la grille d'analyse pour le thème humain, « Population et habitat ». La grille complète est disponible sur www.gpso.fr

Une cartographie des enjeux par thème a permis d'identifier les zones où leur sensibilité était la plus forte, appelées zones sensibles. Cinq types de zones sensibles ont ainsi été définis :

- Les zones sensibles à dominante agricole
- Les zones sensibles à dominante milieu naturel
- Les zones sensibles à dominante bâtis denses
- Les zones sensibles à dominante milieu physique
- Les zones sensibles à dominante patrimoniale.

RFF a ensuite déterminé les hypothèses de tracé en évitant au maximum ces zones sensibles, mais aussi en prenant en compte les autres enjeux environnementaux.

Les hypothèses de tracé proposées par RFF évitent au maximum les zones sensibles identifiées sur les territoires. Cela ne signifie pas les éviter systématiquement. Dans le cas où le projet traverse une zone sensible, des mesures sont mises en œuvre pour protéger l'habitat et l'environnement naturel, et pour réduire ou compenser les impacts occasionnés : construction d'ouvrages d'art, rétablissements des circulations, protections acoustiques, protections visuelles...

La présentation des mesures d'insertion sur la base d'un tracé préférentiel sera l'objet du 4^e et dernier temps de consultation du public organisé à l'automne 2011.

Le respect de la biodiversité

Le nombre et la diversité des espaces protégés ou sensibles (Natura 2000, ZNIEFF) témoignent de la richesse naturelle et écologique des territoires. Pour la conception des deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, la biodiversité est prise en compte dès la conception des études en suivant 4 grandes étapes :

- Évaluer l'état initial de l'environnement naturel : RFF a établi, en collaboration avec différentes associations de protection de l'environnement, un état des lieux complet de l'environnement naturel dans la zone du fuseau de 1.000 m dans lequel ont été étudiées les hypothèses de tracé soumises à ce troisième temps de consultation, au travers d'inventaires. Ils ont permis d'identifier à ce jour environ 480 espèces protégées.

- Éviter et réduire les impacts : à tous les stades du projet, des mesures sont prises pour éviter et, lorsque cela n'est pas possible, diminuer ses impacts sur la biodiversité : choix du tracé, ouvrages d'art, déplacement des populations vers des milieux adjacents non-impactés ou créés pour l'occasion, protection des zones sensibles pendant le chantier.

- Compenser les impacts résiduels : RFF prend en compte, dans la conception du projet, l'existence et la localisation des écosystèmes à protéger. Toutefois, s'ils ne pouvaient être évités, des mesures d'accompagnement seraient mises en œuvre en concertation avec les

acteurs concernés pour préserver la biodiversité de ces milieux : transferts d'espèces végétales et animales protégées, construction de passages pour la grande et la petite faune, restauration ou création de zones écologiquement équivalentes aux abords de la ligne.

- Mesures complémentaires : il s'agit d'apporter une plus-value environnementale, comme la création de mares supplémentaires, ou la recréation de milieux d'intérêt floristique par l'aménagement et la gestion écologique des talus et autres espaces naturels par exemple.

• **L'insertion paysagère des lignes nouvelles**

Pour assurer l'insertion paysagère des deux lignes nouvelles, leur conception s'accompagnera d'un schéma directeur paysager réalisé par des cabinets d'études et des paysagistes indépendants. Il identifiera les spécificités des paysages et préconisera des principes d'intégration paysagère harmonisés sur le futur tracé, selon que la présence de la ligne devra être dissimulée ou, au contraire, affirmée (traitement des déblais et des remblais, franchissement des vallées, insertion dans un paysage rural, plantations).

Comme en témoignent les exemples récents de réalisation de lignes à grande vitesse, l'inscription paysagère d'une ligne nouvelle constitue une préoccupation majeure du maître d'ouvrage qui tient compte des usages des territoires desservis (circuits de randonnée, pratiques de loisirs, pratiques sociales...) dès la conception de l'ouvrage.

• **Le patrimoine culturel et historique**

RFF est attaché au respect du patrimoine culturel et historique. Si le futur tracé devait empiéter sur un périmètre de protection de monuments historiques, des aménagements visuels et paysagers seraient réalisés pour assurer la meilleure insertion du projet dans le site. Pour toutes ces questions, RFF travaille en particulier avec les Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine et les Directions Régionales des Affaires Culturelles.

• **L'habitat**

L'habitat représente un enjeu environnemental très important. Les zones d'habitations agglomérées, qu'elles soient en secteur rural (hameaux ou corps de fermes) ou urbain, constituent autant d'éléments à prendre en considération dans la réalisation d'une ligne à grande vitesse. Pour le choix de l'hypothèse de tracé, RFF a privilégié :

- les solutions s'éloignant le plus possible de ces zones, afin de réduire au maximum les apports acoustiques liés aux trafics sur une ligne nouvelle ;
- l'insertion de la ligne nouvelle à la sortie de Bordeaux et à l'entrée de Toulouse sur les lignes existantes, afin de limiter les acquisitions foncières et les discontinuités au sein des espaces déjà fortement urbanisés.

• **Les exploitations agricoles**

L'agriculture et la sylviculture occupent une place prépondérante dans l'économie du Grand Sud-Ouest. La réalisation d'une nouvelle ligne induit des prélèvements fonciers, notamment sur les secteurs agricoles.

À ce stade des études, on peut considérer que ce prélèvement est de l'ordre de 10 à 12 hectares par kilomètre construit de ligne nouvelle.

Afin de préserver la structure et la pérennité économique des exploitations agricoles concernées, RFF participe, avec les organismes ayant compétence en matière d'aménagement foncier (les conseils généraux, SAFER-Sociétés d'aménagement foncier d'établissement rural, chambres d'agriculture, syndicats agricoles et sylvicoles...), à la mise en œuvre des mesures visant à réduire les conséquences du projet de ligne nouvelle sur le parcellaire des exploitations et les cheminements agricoles.

• **Les acquisitions foncières**

Il est encore trop tôt pour donner des réponses définitives. Les acquisitions ne seront envisagées qu'à partir du moment où le projet aura été déclaré d'utilité publique (DUP en 2014-2015). Le montant des indemnités est défini sur la base d'une estimation réalisée par France Domaines, établissement public représentant de l'Etat.

RFF a réalisé 3 fiches d'information sur la procédure d'acquisition :

- une fiche « Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciales ».
- une fiche « Acquisitions des propriétés bâties ».
- une fiche « Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles ».

Ces fiches sont disponibles sur le site Internet www.gpso.fr.

• **La délivrance des permis de construire dans le fuseau de 1.000 mètres**

Le périmètre d'études correspondant au fuseau de 1.000 mètres de largeur approuvé par le ministre des Transports le 27 septembre 2010 fait l'objet d'une procédure spécifique en matière d'autorisation d'urbanisme.

Des arrêtés préfectoraux ont été pris au niveau départemental : le 26 octobre 2010 pour la Gironde, les Landes, le Lot-et-Garonne et les Pyrénées-Atlantiques, le 6 décembre 2010 pour le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne.

A partir de cette date, toute demande d'autorisation de construire ou d'aménager dans le fuseau de 1.000 mètres, à l'exception des permis de démolir, fait l'objet d'une instruction associant RFF pour avis. Le préfet peut prendre, à partir de l'avis de RFF, une décision de sursis à statuer, opposable pendant une durée de 2 ans. Cette procédure d'urbanisme vise à ne pas compromettre ou rendre plus onéreux le GPSO du fait de travaux ou de constructions sur la future emprise.

Sur la base d'une analyse au cas par cas, certains projets situés dans le fuseau peuvent être autorisés ; néanmoins, le demandeur est informé que son projet est situé à l'intérieur du fuseau de 1.000 mètres.

• **Le bruit et les protections acoustiques**

Le bruit constitue l'un des principaux enjeux d'intégration des lignes nouvelles dans l'environnement.

Le bruit ferroviaire a plusieurs origines dont l'importance varie avec la vitesse du train :

- bruit de roulement résultant du contact roue/rail qui est prépondérant aux faibles vitesses,
- bruit de traction provenant des moteurs et ventilateurs qui est prépondérant aux vitesses moyennes,
- bruit aérodynamique lié à la pénétration dans l'air qui est prépondérant pour des vitesses élevées, supérieures à 300 km/h.

RFF privilégie la protection à la source du bruit, qui permet de diminuer la gêne à l'intérieur, mais aussi à l'extérieur, des bâtiments sensibles.

La solution la plus couramment utilisée consiste en l'édification d'écran acoustique ou de butte de terre (merlon) au plus près de la voie.

Pour les bâtiments isolés, et ceux pour lesquels la mise en place d'un écran ou d'un merlon n'est pas suffisante ou n'est pas possible, des protections de façade sont prévues. Elles consistent pour l'essentiel à la pose d'huissieries (porte-fenêtres) à double vitrage acoustique.

C'est aussi en améliorant la qualité de la voie que les nuisances sonores peuvent être réduites : pose de longs rails soudés, pose de traverses en béton ...

En outre, des recherches sur le matériel roulant ont permis des gains substantiels sur les émissions sonores, en particulier sur les TGV et les TER : diminution du nombre d'essieux, amélioration de l'aérodynamique. Les efforts se concentrent actuellement sur le système de freinage afin d'améliorer l'état de surface des roues.

RFF a réalisé des vidéos permettant de répondre aux questions suivantes :

- qu'est que le bruit ?
- quelle est la réglementation ?
- quelles mesures de protection pour limiter le bruit ?

Ces vidéos sont disponibles sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique « Les vidéos GPSO ».

• Le risque d'inondation

Les communes comportant des zones inondables sont dotées de Plans de prévention des risques et inondations (PPRI) qui permettent de prendre en compte ce risque dans les documents d'urbanisme et d'aménagement en définissant un certain nombre de règles à respecter.

De manière à éviter toute aggravation du risque d'inondation, la conception d'une LGV prévoit le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau pour assurer l'écoulement des crues au débit historiquement le plus élevé.

En outre, l'implantation d'une ligne ferroviaire ne doit pas augmenter le risque d'inondation par une réduction de la surface du champ d'expansion des crues ; celle-ci doit être compensée dès que nécessaire.

L'utilisation des ressources en eau potable constitue également un enjeu majeur, qui impose des mesures préventives pour préserver la qualité des eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable. Ces mesures sont précisées à l'occasion des enquêtes spécifiques, conduites au titre de la loi sur l'eau.

• Les gares et dessertes

De nombreuses questions ont été posées sur les gares. C'est pourquoi RFF a décidé d'organiser une concertation sur ce sujet en même temps que le 4^{ème} temps de consultation du public afin d'informer le plus largement possible les habitants et les usagers, et d'enrichir les projets d'aménagement envisagés. Organisée du 10 octobre au 5 novembre 2011, cette concertation présente chaque projet des 11 gares prévues dans le cadre de GPSO. Rendez-vous sur www.gpso.fr pour connaître les modalités de participation à la concertation ou

dans la lettre d'information GPSO n°11 diffusée début octobre dans les boîtes aux lettres des habitants.

5 CONCLUSION

Les avis exprimés lors de ce troisième temps de consultation du public ont permis à RFF d'appréhender davantage les attentes et préoccupations du public, en particulier la prise en compte de (la protection) de l'environnement humain dans la conception des deux lignes nouvelles, les acquisitions foncières et les mesures d'insertion. Il a également formulé des propositions pour ajuster les hypothèses de tracé proposées et pour les mesures d'insertion environnementale.

Ces apports attestent de la complémentarité entre le dispositif de dialogue avec les élus et les acteurs socio-économiques et la consultation du public.

Le quatrième et dernier temps de consultation du public s'ouvrira en octobre 2011 et portera sur le tracé optimisé et les mesures d'insertion environnementale proposées par RFF pour intégrer au mieux le projet dans les territoires.

ANNEXES

Annexe 1 : lettre GPSO n°9 : article sur le 3e temps de la consultation

La lettre d'information n°9 est disponible sur gpso.fr, Rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».

Prenez connaissance du bilan du 2^{ème} temps de consultation sur www.gpso.fr

Sur les 3581 avis reçus, un certain nombre contenait des remarques qui ont permis d'améliorer les hypothèses de tracé. Elles ont été ou seront analysées avec le plus grand soin. En voici quelques exemples.

- Certains nous ont fait part de leur connaissance des territoires en nous précisant les enjeux à respecter et à éviter au maximum :
 - des sites archéologiques à St Michel de Baulieu, à Xabreuilles ou à Saint-Austina, châteaux de Pompiégnan ou de Layrac, Jardin du Bois à Montgaillard, maisons traditionnelles de Lacour-Saint-Pierre, église de St Martin à Layrac...
 - la faune caractéristique de votre région: salamandres en Gironde, moutons...
- D'autres ont exprimé leur inquiétude par rapport aux lieux d'habitation (en particulier dans la Vallée de la Garonne) ou à celui de mouvement de terrain (comme à Pompiégnan).
- D'autres encore ont demandé que le tracé retenu soit celui qui concerne le moins d'habitations, celui qui coupe le moins possible d'exploitations agricoles et qu'un traitement optimal des nuisances soit recherché : protections phoniques acoustiques, ouvrages d'art (viaduc, en particulier) le moins haut possible, nécessité ou non de franchir la Garonne à l'aval de Boé...

GPSO en 3D

Les films d'animation 3D des hypothèses de tracé sont en ligne depuis mars 2011 sur www.gpso.fr, rubrique « Les vidéos GPSO ».

Annexe 2 : liste des 147 communes concernées par le projet

Gironde :

ARBANATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES
BALIZAC
BEAUTIRAN
BEGLES
BERNOS-BEAULAC
BORDEAUX
BOURIDEYS
CADAUJAC
CAPTIEUX
CASTRES-GIRONDE
CAZALIS
CUDOS
ESCAUDES
GOUALADE

ILLATS
LANDIRAS
LERM-ET-MUSSET
LUCMAU
MARIONS
PORTETS
PRECHAC
SAINT-LEGER-DE-BALSON
SAINT-MEDARD-D'EYRANS
SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
SAINT-SELVE
VILLENAVE-D'ORNON
VIRELADE

Landes :

ANGOUME
ARUE
BEGAAR
BENESSE-MAREMNE
BEYLONGUE
BOURRIOT-BERGONCE
CANENX-ET-REAUT
CARCEN-PONSON
CERE
GELOUX
GOURBERA
HERM
LABENNE
LALUQUE
LESGOR
LUCBARDEZ-ET-BARGUES
MAGESCQ
MEES
ONDRES

ORX
OUSSE-SUZAN
PONTON-SUR-L'ADOUR
POUYDESSEAUX
RETJONS
RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
ROQUEFORT
SAINT-AVIT
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
SAINT-MARTIN-D'ONEY
SAINT-PAUL-LES-DAX
SAINT-VINCENT-DE-PAUL
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
SAINT-YAGUEN
SARBAZAN
SAUBRIGUES
TARNOS
UCHACQ-ET-PARENTIS

Lot-et-Garonne :

AMBRUS
BOE
BRAX
BRUCH
BUZET-SUR-BAISE
CAUDECOSTE
COLAYRAC-SAINT-CIRQ
ESTILLAC
FALS
FARGUES-SUR-OURBISE
FEUGAROLLES
HOUEILLES

LAYRAC
LE PASSAGE
MOIRAX
MONGAILLARD
MONTESQUIEU
POMPIEY
POMPOGNE
ROQUEFORT
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS
SAINT-MARTIN-CURTON
SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
SAUMEJAN

SAUVETERRE-SAINT-DENIS
SERIGNAC-SUR-GARONNE

VIANNE
XAINTRAILLES

Pyrénées Atlantiques :

AHETZE
ARBONNE
ARCANGUES
ASCAIN
BASSUSSARRY
BAYONNE
BIRIATOU
CIBOURE

LAHONCE
MOUGUERRE
SAINT-JEAN-DE-LUZ
SAINT-PEE-SUR-NIVELLE
SAINT-PIERRE-D'IRUBE
URRUGNE
USTARITZ
VILLEFRANQUE

Tarn-et-Garonne :

ANGEVILLE
AUVILLAR
BRESSOLS
CAMPSAS
CANALS
CASTELFERRUS
CASTELMAYRAN
CASTELSARRASIN
CAUMONT
CORDES-TOLOSANNES
DONZAC
DUNES
ESCATALENS
FABAS
GARGANVILLAR
GRISOLLES

LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE
LABASTIDE-SAINT-PIERRE
LACOURT-SAINT-PIERRE
LE PIN
MERLES
MONTAUBAN
MONTBARTIER
MONTBETON
POMPIGNAN
SAINT-AIGNAN
SAINT-CIRICE
SAINT-LOUP
SAINT-MICHEL
SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
SAINT-PORQUIER

Haute-Garonne

CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS
FRONTON
GRENADE-SUR-GARONNE
SAINT-JORY
SAINT-RUSTICE

Annexe 3 : liste des 166 points de consultation

HAUTE-GARONNE (31)

Mairies

BOULOC
BRUGUIERE
CASTELNAU D'ESTRETEFONDS
FRONTON
GRENADE-SUR-GARONNE
LESPINASSE
SAINT-JORY
SAINT-RUSTICE
SAINT-SAUVEUR
VILLENEUVE-LES-BOULOC

Autres points

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT
DES MIDI PYRENEES
Cité administrative - boulevard Armand Duportal
31074 Toulouse cedex 10

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND TOULOUSE

6 rue René Leduc
31505 Toulouse cedex 5

GIRONDE (33)

Mairies

ARBANATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES
BALIZAC
BEAUTIRAN
BEGLES
BERNOS-BEAULAC
BORDEAUX
BOURIDEYS
CADAUJAC
CAPTIEUX
CASTRES-GIRONDE
CAZALIS
CUDOS
ESCAUDES
GOUALADE

ILLATS
LANDIRAS
LERM-ET-MUSSET
LUCMAU
MARIONS
PORTETS
PRECHAC
SAINT-LEGER-DE-BALSON
SAINT-MEDARD-D'EYRANS
SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
SAINT-SELVE
VILLENAVE-D'ORNON (Mairie + annexe)
VIRELADE

Autres points

CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE
Esplanade Charles de Gaulle
33000 Bordeaux cedex

CONSEIL REGIONAL AQUITAINE

14 rue François de Sourdis
33000 Bordeaux cedex

PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE
Esplanade Charles de Gaulle
33077 Bordeaux cedex

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT
D'AQUITAINE
2 rue Jules Ferry - Cité administrative - Boîte 55
33200 Bordeaux cedex

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CAPTIEUX GRIGNOLS
56 allée Saint Michel
33690 Grignols

LANDES (40)

Mairies

ANGOUME
ARUE
BEGAAR
BENESSE MAREMNES
BEYLONGUE
BOURRIOT-BERGONCE
CANENX-ET-REAUT
CARCEN-PONSON
CERE
DAX
GELOUX
GOURBERA
HERM
LABENNE
LALUQUE
LESGOR
LUCBARDEZ-ET-BARGUES
MAGESCQ
MEES
MONT-DE-MARSAN

ONDRES
ORX
OUSSE-SUZAN
PONTONX-SUR-L'ADOUR
POUYDESSEAUX
RETJONS
RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
ROQUEFORT
SAINT-AVIT
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
SAINT-MARTIN-D'ONEY
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
SAINT-PAUL-LES-DAX
SAINT-VINCENT-DE-PAUL
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
SAINT-YAGUEN
SARBAZAN
SAUBRIGUES
TARNOS
UCHACQ-ET-PARENTIS

Autres points

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND DAX
15 avenue de la gare
40100 Dax

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES LANDES
351 boulevard Saint Médard
40012 Mont-de-Marsan

CONSEIL GENERAL DES LANDES
23 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

PREFECTURE DES LANDES
26 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MARSAN
575 avenue Maréchal Foch
40000 Mont-de-Marsan

LOT-ET-GARONNE (47)

Mairies

AGEN
AMBRUS
BOE
BRAX
BRUCH
BUZET-SUR-BAISE
CAUDECOSTE
COLAYRAC-SAINT-CIRQ
ESTILLAC
FALS
FARGUES-SUR-OURBISE
FEUGAROLLES
HOUEILLES
LAYRAC

LE PASSAGE
MOIRAX
MONTGAILLARD
MONTESQUIEU
POMPIEY
POMPOGNE
ROQUEFORT
SAINT-MARTIN-CURTON
SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS
SAUVETERRE-SAINT-DENIS
SERIGNAC-SUR-GARONNE
VIANNE
XAINTRAILLES

Autres points

PREFECTURE DU LOT ET GARONNE
Place de Verdun
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU LOT-ET-GARONNE
Cité administrative Lacuée
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU LOT-ET-GARONNE
1721 avenue de Colmar
47000 Agen

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AGEN
8 rue André Chenier
47000 Agen

PYRENNÉES ATLANTIQUES (64)

Mairies

ARCANGUES
BAYONNE

Autres points

PREFECTURE DES PYRENEES ATLANTIQUES
2 rue du Maréchal Joffre
64021 Pau cedex

PREFECTURE DES PYRENEES ATLANTIQUES
2 avenue allées marines
64100 Bayonne

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES PYRENEES

ATLANTIQUES
Boulevard Tourasse
64032 Pau cedex

DIRECTION DEPARTEMENTALE DU TERRITOIRE ET DE LA MER DES PYRENEES
ATLANTIQUES
Pôle urbanisme Côte Basque
8 esplanade Europe
64600 Anglet

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE BAYONNE ANGLET BIARRITZ
15 avenue Maréchal Foch
64115 Bayonne Cedex

CONSEIL GENERAL DES PYRENEES ATLANTIQUES
64 avenue Jean Biray
64000 Pau cedex 9

TARN-ET-GARONNE (82)

Mairies

ANGEVILLE
AUVILLAR
BRESSOLS
CAMPSAS
CANALS
CASTELFERRUS
CASTELMAYRAN
CASTELSARRASIN
CAUMONT
CORDES-TOLOSANNES
DONZAC
DUNES
ESCATALENS
FABAS
GARGANVILLAR

GRISOLLES

LABASTIDE-SAINT-PIERRE
LACOURT-SAINT-PIERRE
LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE
LE PIN
MERLES
MONTAUBAN
MONTBETON
MONTECH
POMPIGNAN
SAINT-AIGNAN
SAINT-CIRICE
SAINT-LOUP
SAINT-MICHEL
SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
SAINT-PORQUIE

Autres points

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU TARN-ET-GARONNE
2 quai de Verdun BP 775
82013 Montauban cedex

PREFECTURE DU TARN-ET-GARONNE
2 allée de l'empereur BP 779
82013 Montauban cedex

CONSEIL GENERAL DU TARN-ET-GARONNE
100 boulevard Hubert Gouze BP 783
82013 Montauban cedex

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MONTAUBAN - 3 RIVIERES
35 boulevard Danemark
82000 Montauban cedex

Annexe 4 : Présence de la consultation dans les médias

Annonces presse

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

La consultation du Public
3^{ème} temps :
résultats
de la comparaison
des hypothèses
de tracé
du 9 au 21 mai 2011

Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr
ou rendez-vous dans les points de consultation
des communes concernées*

* liste disponible sur www.gpso.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Encart dans la Dépêche du Midi

AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC du 2 au 9 mai 2011

Réseau Ferré de France organise une consultation du public sur les résultats de la comparaison multidomaine des hypothèses de tracé qu'il propose pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Moment clé des 4 temps de consultation, l'objectif de ce 3^{ème} temps est d'arrêter le tracé à approfondir mi-2011 pour le proposer au Comité de pilotage du GPSO, puis à l'approbation ministérielle d'ici fin 2011.

La consultation est organisée à la fois sur 170 points de consultation (liste sur le site www.gpso.fr) dans les six départements concernés par le projet (Gironde, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, Landes et Pyrénées-Atlantiques) et par Internet sur le site dédié au projet.

Informez-vous et donnez votre avis sur www.gpso.fr



Encart dans le Monde

La consultation du Public 3^{ème} temps : résultats de la comparaison des hypothèses de tracé du 9 au 21 mai 2011

Informez-vous et donnez votre avis

sur www.gpso.fr ou rendez-vous dans les points de consultation des communes concernées*

*liste disponible sur www.gpso.fr



Encart dans le Journal du Pays Basque

La consultation du Public 3^{ème} temps : résultats de la comparaison des hypothèses de tracé du 9 au 21 mai 2011

Informez-vous et donnez votre avis

sur www.gpso.fr
ou rendez-vous dans les points de consultation
des communes concernées*

*liste disponible sur www.gpso.fr



Encart dans Sud Ouest

Articles de presse et annonces radio

- Radio-totem, le 2 mai 2011
La consultation publique se poursuit
- Objectif Aquitaine, le 5 mai 2011
De nouvelles consultations à partir du 9 mai 2011
- Le Journal du Pays Basque, 6 mai 2011
Troisième consultation de RFF : le CADE dénonce une attitude de « mépris »
- Sud Ouest, toutes éditions, le 7 mai 2011
L'hypothèse du tracé de la LGV Sud en 3 D pour mieux l'imaginer
- France Bleu Gironde, le 9 mai 2011
Annonces de la consultation du public
- Nostalgie Toulouse, le 9 mai 2011
Annonce de la consultation du public
- Virgin Radio Toulouse, le 9 mai 2011
Annonce de la consultation du public
- Sud Ouest, édition Pays Basque, le 10 mai 2011
Consultation pour la LGV
- Le Journal du Pays Basque, le 11 mai 2011
Des « hypothèses » de tracé préconisées
- Direct Toulouse Plus, le 12 mai 2011
Consultation autour du GPSO
- Sud Ouest, édition Gironde du 12 mai 2011
La ligne à grande vitesse en trois dimensions
- 20 minutes Toulouse du 13 mai 2011
Des tracés encore flous
- Sud Ouest, toutes éditions, du 13 mai 2011
LGV : l'hypothèse de tracé en 3D
- Sud Ouest, édition Lot-et-Garonne, du 13 mai 2011
Tracés en 3D soumis à avis
- La Semaine du Pays Basque, semaine du 13 mai 2011
Troisième et dernière consultation de RFF
- Sud Ouest, édition Pays Basque, du 14 mai 2011
LGV : Arcangues s'exprime

- 20 minutes Bordeaux, le 16 mai 2011
Un film en 3D pour imaginer les futures lignes TGV
- Le Journal du Pays Basque, le 17 mai 2011
Participez à la troisième consultation de RFF sur la LGV

Consultation du public

4^e temps sur le tracé optimisé et les mesures
d'insertion environnementale

10 au 29 octobre 2011

21 novembre au 3 décembre 2011

Bilan

Sommaire

1. Introduction	3
2. Les modalités de la consultation	4
2.1 Objet, périodes et lieux.....	4
2.2 Moyens employés pour annoncer la consultation du public	6
2.3 Moyens employés pour informer le public et recueillir son avis.....	7
3. Analyse quantitative de la consultation	8
3.1 Nombre de bulletins reçus.....	8
3.2 Répartition des bulletins par département.....	8
3.3 Modes d'expression	9
3.4 Nature des avis	9
3.5 Répartition thématique des propositions	10
4. Analyse qualitative des contributions recueillies	11
4.1 Thématique « mesures d'insertion paysagère ».....	11
4.1.1 Observations recueillies.....	11
4.1.2 Principaux enseignements.....	13
4.1.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants	13
4.2 Thématique « rétablissement des voies de circulation »	14
4.2.1 Observations recueillies.....	14
4.2.2 Principaux enseignements.....	18
4.2.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants	18
4.3 Thématique « protections acoustiques ».....	20
4.3.1 Observations recueillies.....	20
4.3.2 Principaux enseignements.....	24
4.3.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants	24
4.4 Thématique « ouvrages d'art ».....	26
4.4.1 Observations recueillies.....	26
4.4.2 Principaux enseignements.....	27
4.4.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants	28
4.5 Suggestions complémentaires	28
4.5.1 Thèmes abordés et principaux enseignements	28
4.5.2 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants	29
5. Conclusion.....	31
6. Annexes	31
Annexe 1 : lettre GPSO n°11 : article sur le 3 ^e temps de la consultation.....	32
Annexe 2 : liste des 147 communes concernées par le projet	33
Annexe 3 : liste des 162 points de consultation.....	35
Annexe 4 : annonces de la consultation dans les médias	40

1. INTRODUCTION

Dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à réaliser deux lignes nouvelles de Bordeaux vers Toulouse et de Bordeaux vers l'Espagne.

Le GPSO a pour but l'amélioration de la desserte du grand Sud-Ouest et des agglomérations, avec la réalisation de gares nouvelles et la création de raccordements ferroviaires entre les lignes nouvelles et le réseau existant pour desservir les gares existantes.

Il inclut également la modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye en prenant en compte l'amélioration de la desserte entre Arcachon et le sud aquitain.

Pour ce projet de grande ampleur, RFF a mis en place depuis la mi-2009 une démarche de concertation territoriale qui implique plus de 1.000 acteurs sur 6 départements et une consultation du public ambitieuse, en priorité auprès des 600 000 habitants des 147 communes concernées par le projet, cf. Annexe 2.

Ce 4^e temps s'est inscrit dans la démarche de consultation du public organisée à l'initiative de RFF entre octobre 2010 et décembre 2011. Le public a été informé et invité à donner son avis quatre fois, selon le calendrier suivant :

- 4 au 30 octobre 2010 : 1^{er} temps de consultation du public sur les modalités de la consultation.
- 20 décembre 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2^e temps de consultation du public sur ces hypothèses.
- 9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3^e temps de consultation du public sur ces tracés comparés.
- **10 au 29 octobre 2011 (sauf pour les Pyrénées-Atlantiques où la consultation a été organisée du 21 novembre au 3 décembre) : après présentation du tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4^e et dernier temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.**

Ce bilan synthétise ce quatrième et dernier temps de la consultation du public. Comme les bilans des trois temps précédents de consultation du public, il est disponible en téléchargement sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique « Consultation du public ».

2. LES MODALITES DE LA CONSULTATION

2.1 Objet, périodes et lieux

Principe de la consultation

RFF a élaboré une méthodologie d'études et de concertation innovante inscrite dans le protocole cadre pour la réalisation et le financement des études GPSO, signé le 26 décembre 2007. Cette concertation accompagne les trois étapes des études initiées en 2009 jusqu'à l'enquête publique préalable qui doit se dérouler mi 2013, et qui offrira à nouveau l'occasion aux citoyens de faire connaître leur avis avant que le projet ne soit déclaré d'utilité publique.

Pour accompagner l'étape 2 de ces études, dont l'objectif est d'arrêter le tracé des lignes nouvelles à proposer à la décision ministérielle début 2012, RFF a souhaité compléter la concertation avec les élus et les acteurs locaux par un dispositif ambitieux d'information et de consultation du public.

La consultation s'inscrit dans le cadre du dispositif de concertation territoriale initiée depuis la mi-2009. Le public avait déjà pu s'exprimer sur l'opportunité et les principales caractéristiques du projet lors des débats publics de Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, respectivement en 2005 et 2006.

L'objectif de cette consultation est à la fois informatif en permettant que chacun puisse prendre connaissance de l'évolution du projet et des services ferroviaires des deux lignes nouvelles, **et participatif** en permettant de recueillir les avis, observations ou suggestions des habitants du Grand Sud-Ouest.

La consultation doit contribuer à définir progressivement le meilleur tracé possible, à préciser les mesures d'insertion, à évaluer les enjeux fonciers et patrimoniaux et à anticiper les conditions de réalisation des travaux.

Objet de la consultation

En juin 2011, à l'issue du 3^e temps de consultation du public et de la concertation avec les acteurs locaux, le Comité de pilotage du GPSO a retenu l'hypothèse de tracé proposée par RFF sur la quasi-totalité des 420 km du projet de ligne nouvelle.



Entre juillet et septembre 2011, cette hypothèse de tracé a fait l'objet d'études complémentaires dans le but de préciser les mesures à prévoir pour insérer le mieux possible le projet dans les territoires.

L'objet du 4^e temps de consultation du public du GPSO était le **recueil des avis sur ces mesures d'insertion environnementale proposées par RFF**.

La question posée au public était la suivante :

« Que pensez-vous des mesures d'insertion proposées ? Selon vous, y aurait-il d'autres mesures à prévoir pour insérer le mieux possible le projet de ligne nouvelle dans votre territoire ? »

En sortie sud de Bordeaux, cinq communes (Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard d'Eyrans et Ayguemorte-les-Graves) participaient elles aussi à la consultation du public. En effet, afin de répondre à l'augmentation de trafic attendue et desservir dans de meilleures conditions les communes du sud de Bordeaux, des aménagements sont en cours d'étude sur cette portion de ligne existante et consistent à ajouter :

- une voie supplémentaire d'abord à l'ouest de la voie ferrée existante au niveau de Villenave d'Ornon, puis à l'est de la voie ferrée de Cadaujac jusqu'au raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante au sud de Saint-Médard-d'Eyrans. Le choix de la voie supplémentaire à l'ouest permet de limiter les acquisitions foncières et de maintenir les circulations routières ;
- deux voies supplémentaires au niveau de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.

Les études pour ces aménagements sont incluses dans le programme du GPSO et ont donc également fait l'objet de la consultation du public.

Périodes

Ce 4^e temps a eu lieu :

- du lundi 10 octobre au samedi 29 octobre 2011 dans les départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne, de la Haute-Garonne et des Landes,
- du lundi 21 novembre au samedi 3 décembre 2011 dans les Pyrénées-Atlantiques, compte tenu d'une prolongation de la concertation territoriale dans les Pyrénées-Atlantiques jusqu'à la fin de l'année 2011 sur proposition du Préfet coordonnateur début septembre.

Lieux

Il a été organisé dans 162 points : les mairies des communes concernées par le fuseau de 1 000 mètres ayant accepté d'accueillir la consultation, ainsi que certaines collectivités territoriales et partenaires de RFF.



Des totems GPSO proposaient l'ensemble des brochures nécessaires à l'information et à la participation du public. La liste complète des points de consultation figure en Annexe 3.

Une consultation en ligne a également été mise en place sur le site Internet du projet www.gpso.fr, accessible pendant toute la période de consultation, rubrique « Consultation du public »

2.2 Les moyens employés pour annoncer la consultation du public

Le public a été informé de la période et des modalités de consultation par différents moyens :

- la **lettre d'information GPSO n°11** diffusée à 300 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants du fuseau, du 3 au 9 octobre 2011. Elle a été mise en ligne sur le site gpso.fr à partir du 12 octobre 2011 (cf. Annexe 1).



- **des encarts dans la presse locale** (Sud Ouest, La Dépêche du Midi, Le Journal du Pays Basque) le 4 octobre puis le 15 novembre (Sud Ouest édition Pays Basque et Journal du Pays Basque) **et dans la presse nationale** (Le Monde du 5 octobre). Cf.

Annexe 4.



- le Préfet coordonnateur du GPSO, Patrick Stefanini, a tenu une **conférence de presse le vendredi 7 octobre** pour annoncer le lancement de la consultation du public sur le tracé mais aussi la concertation publique sur les 11 gares inscrites au programme du GPSO.

- RFF a diffusé le 17 octobre puis le 22 novembre des communiqués de presse à l'ensemble des médias locaux afin qu'ils relaient l'information.

- Certains partenaires ont également relayé l'information sur leur site internet.

2.3 Les moyens employés pour informer le public et recueillir son avis

L'ensemble des documents étaient disponibles dans les 162 totems GPSO et sur le site www.gpso.fr, rubrique « Consultation du public ».

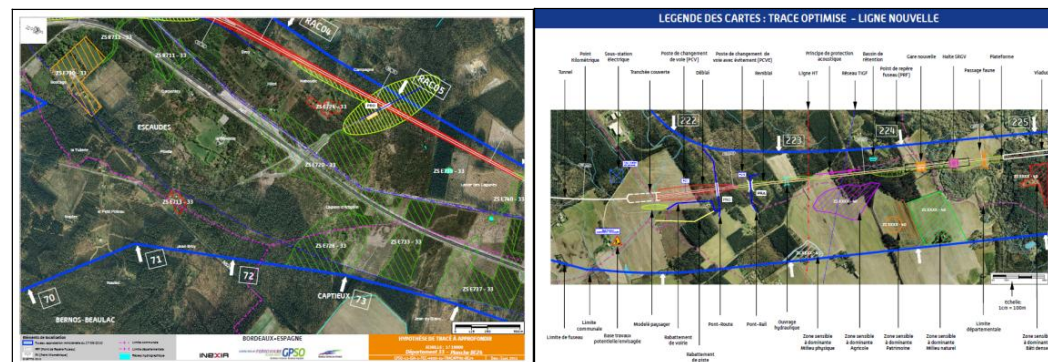
La brochure « Les modalités de la consultation du public »

Elle donnait toutes les informations pratiques et utiles pour participer. Sur 4 pages étaient présentés : le dispositif général, les sujets soumis à l'avis du public, et les informations pratiques pour participer.



Le cahier de cartes, extrait du cahier de Captieux

Un cahier de cartes était proposé pour chaque département et présentait le tracé optimisé et les mesures d'insertion environnementale proposées par RFF. En tête de chaque cahier, une légende permettait au lecteur de se repérer dans la symbolique utilisée.



Les bulletins-réponses en version papier et en version électronique sur gpso.fr (exemple du bulletin-réponse papier pour les communes de Gironde)



La plaquette « GPSO : l'essentiel à retenir » et exemple de la fiche thématique « Fret »



Les totems proposaient des outils d'information générale sur le projet :

- les dernières Lettres d'information du GPSO (au moins n°10 et 11),
- la plaquette « GPSO, l'essentiel à retenir »,
- l'ensemble des fiches thématiques, et en particulier les dernières parues sur les « Trafic voyageurs » et « Développement du fret ».

La consultation du public sur www.gpso.fr

Un site accessible dès la page d'accueil du site Internet du projet www.gpso.fr a été spécialement conçu pour la consultation du public. Il permettait de retrouver l'ensemble des documents cités ci-dessus en téléchargement et de donner son avis par mail.

Entre le 10 et le 29 octobre 2011, le site a fait l'objet de 15 533 visites, soit une moyenne de 776 visites par jour. A titre indicatif, la fréquentation moyenne du site GPSO entre le 10 et le 29 septembre 2011 était de 450 visites par jour.

Entre le 21 novembre et le 3 décembre 2011, le site a fait l'objet de visites, soit une moyenne de visites par jour.

3. ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONSULTATION

3.1 Nombre de bulletins reçus

RFF a reçu un total de 5 834 bulletins au cours de la période de la consultation.

205 avis n'ont pu être pris en compte dans les analyses qualitative et quantitative pour les raisons suivantes :

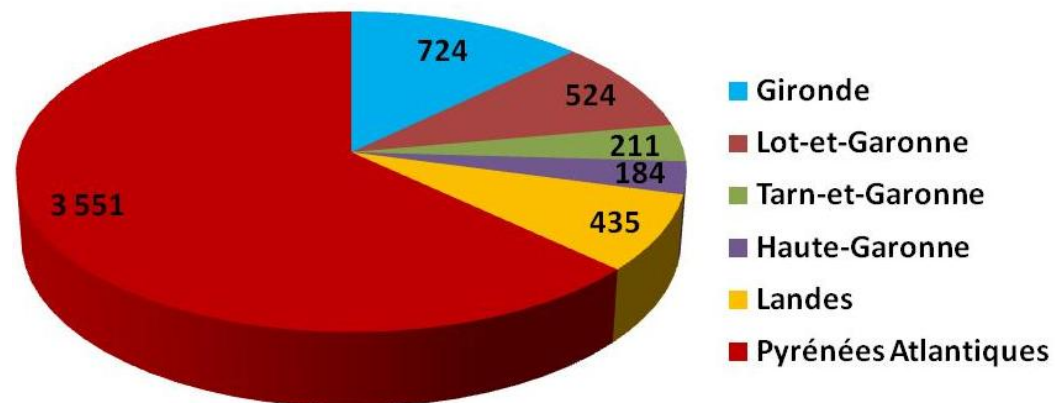
- Bulletins multiples d'une même personne (173 occurrences). Dans ce cas, un seul bulletin a été comptabilisé.
- Bulletins anonymes (32 occurrences)

5 629 bulletins ont été enregistrés. A titre de comparaison, il y en avait 6 601 lors du 3^e temps.

3.2 Répartition des bulletins par département

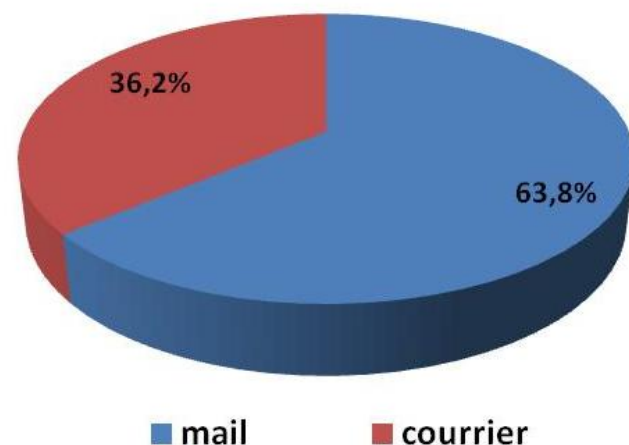
Sur la base de ces 5 629 bulletins, le taux de participation s'est réparti dans les proportions suivantes :

Analyse géographique de la participation



3.3 Modes d'expression

Format d'envoi des avis



Les participants au 4^e temps de la consultation ont majoritairement utilisé le site Internet du projet pour donner leur avis. La part de ce format d'envoi est en progression par rapport au 3^e temps (61,5%).

3.4 Nature des avis

Parmi les 5 629 bulletins enregistrés, **157 avis portaient sur l'objet de la consultation (le tracé optimisé, ou ses variantes dans les secteurs H et I, et les mesures d'insertion) et 5 472 avis sur l'opportunité du projet.**

Les avis exprimés sur l'opportunité du projet proposent essentiellement la modernisation des lignes existantes comme alternative à la réalisation des lignes nouvelles. Ils ont pour la plupart été rédigés sur la base d'une réponse préétablie proposée par des associations : *Que pensez-vous des mesures d'insertion proposées ? Selon vous, y aurait-il d'autres mesures à prévoir pour insérer le mieux possible le projet de ligne nouvelle dans votre territoire ? La seule mesure acceptable est la modernisation des voies existantes. Copie de ma réponse envoyée aux associations.*

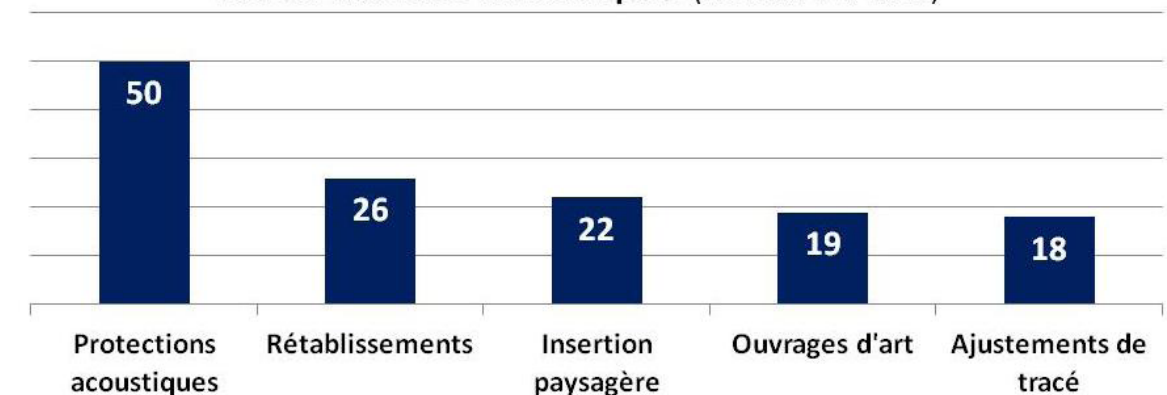
Parmi les 5 472 avis portant sur l'opportunité du projet, 3 550 proviennent du Pays Basque. Comme RFF l'a toujours dit, la consultation du public n'est ni un sondage ni un référendum sur l'opportunité du projet, cette question ayant fait l'objet des deux débats publics en 2005 et 2006. L'expression de ces avis, si elle est légitime, n'apporte pas d'éléments contributifs à l'élaboration du projet de lignes nouvelles.

Le bilan quantitatif et qualitatif qui suit a donc été réalisé sur les 157 avis portant sur l'objet de la consultation.

3.5 Répartition thématique des propositions

Chaque bulletin a été analysé de manière à identifier les thématiques qu'il aborde. Un même participant a pu évoquer dans son bulletin plusieurs thématiques.

Récurrance des thématiques (nombre d'avis)



- Les mesures de protections acoustiques sont surtout évoquées en Gironde (27 propositions ou remarques) et en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne (16),
- 14 des 26 propositions de mesures de rétablissements concernent la Gironde, presque exclusivement Cadaujac, et 7 concernent le Tarn-et-Garonne,
- 18 des 22 propositions de mesures d'insertion paysagère viennent du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne,
- Le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne constituent aussi la quasi-totalité des propositions de mesures d'ouvrages d'art, avec 16 des 19 avis,
- 10 des 18 propositions d'ajustements de tracé proviennent du Lot-et-Garonne.

4. ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

La question posée au public était la suivante :

« Que pensez-vous des mesures d'insertion proposées ? Selon vous, y aurait-il d'autres mesures à prévoir pour insérer le mieux possible le projet de ligne nouvelle dans votre territoire ? »

Les contributions recueillies ont été classées et analysées par département et selon les 5 thématiques suivantes :

- mesures d'insertion paysagère,
- mesures de rétablissement des voies de circulation,
- mesures de protections acoustiques,
- ouvrages d'art.

Les avis portant sur des points plus généraux sont présentés dans la dernière partie de ce bilan.

4.1 Thématique « mesures d'insertion paysagère »

4.1.1 Observations recueillies

Dpt	Commune	Observation
40	Pontonx-sur-Adour	« Vous avez prévu des aménagements paysagés contre les bruits sur 500m, ne pensez-vous pas qu'il faudrait en rajouter un peu plus (200m) car déjà que l'on voit les terrains de la grande voie actuelle, alors après quand cela sera dégagé ? »
	Bénesse-Maremme	« La butte de 13m de haut constitue un préjudice pour la commune et ses habitants. La vue sur les Pyrénées sera dégradée ».
47	Caudecoste	« Que signifie « modelé paysagé » car ma maison se situe en plein milieu »?
	Xaintrailles	« Ces mesures, pour notre cas, ne sont pas satisfaisantes. Un ouvrage paysager est prévu certes, mais il est situé derrière la voie LGV par rapport à notre habitation, de ce fait nous aurions pleine vue et le maximum de nuisances sonores ».
82	Auvillar	« Nous pensons que de passer en souterrain sous le site de Gâches causerait moins de nuisances pour tout le monde, et défigurerait moins notre coin ».
82	Montbeton	« Si j'ai bien compris la légende, vous passez en tranchée au niveau du quartier du Pradas, et vous prévoyez un merlon paysagé pour protéger les maisons du bruit. Je pense qu'il serait bien de prévoir un autre merlon de l'autre côté de la voie pour protéger les habitations de Bounosc, Beauvillard et Perouges ».
82	Montbeton	« A proximité d'habitations, les mesures d'insertions proposées sont insuffisantes voire inexistantes. Le ministre des transports lors de la validation du fuseau a parlé de mesures d'insertion exemplaires sur les communes de Montbeton et Lacourt Saint-Pierre. Le passage en tranchée couverte entre ces 2 communes à hauteur du chemin de la Croix de l'Agneau et du chemin de Beauvillard est indispensable pour limiter l'impact visuel et sonore. Ce type d'aménagement correspond au mieux à la situation géographique de cette zone et répondra aux critères demandés par le ministre ».
82	Saint-Michel	« Concernant la commune de St-Michel, quartier Monbrison, nous constatons que l'aménagement paysager n'est proposé que sur un tracé et qu'il ne couvre pas la totalité de

		la zone d'habitation. Il en est de même pour les protections acoustiques qui sont de plus morcelées ».
82	Lacourt-Saint-Pierre	« Il faut protéger le paysage au maximum au niveau du Canal ».
82	Lacourt-Saint-Pierre	« Les murs de protection phonique ne sont pas prévus pour protéger tous les habitants riverains alors que les distances les séparant de la voie sont identiques. J'exige un mur de protection phonique coté sud au niveau de Goursy. Je ne comprends pas pourquoi à certains endroits sont prévus un mur et un aménagement paysager et qu'à d'autres endroits simplement un aménagement paysager alors que Goursy serait impacté à la fois par la présence d'un pont et par celle de la LGV. En conséquence, il faut un mur de protection phonique de chaque côté de la voie sur ce secteur. Un de nos champs au niveau de Vaysellié serait très fortement impacté par l'emprise au sol de ces aménagements paysagers. De plus deux bassins de rétention apparaissent sur cette parcelle. Vous comprendrez que je ne puisse être d'accord avec votre proposition d'aménagement paysager sans autre précision qu'une simple patate sur un plan ».
82	Lacourt-Saint-Pierre	« Les modelés paysagers ne sont pas décrits. De quoi s'agit-il ? Si j'en juge par la taille des patatoïdes figurant sur les cartes, les expropriations dépasseront largement les 25 m au delà du talus ou des déblais de la ligne... Je ne peux donc, en l'absence d'éléments concrets vous donner un avis favorable. Je note que bon nombres des zones soumises au modelé paysager sont des zones où il y a des maisons proches de la voie. Si vous essayez de nous "vendre " quelques arbres en échange de protections phoniques efficaces, cela ne trompera personne et ne peut-être accepté ».
82	Saint-Porquier	« Il faut prévoir une zone d'aménagement paysager PRF198. Les plans existent côté nord mais à implanter aussi côté sud (3 maisons concernées) ».
82	Montauban	« RFF doit baser son projet sur un passage en tranchée afin d'atténuer au maximum les impacts. Sur votre carte, avec le tracé en aérien, je fais 2 suggestions : - pour les protections acoustiques, il n'y a aucune précision ; - pour le modelé paysager proposé, qu'est-ce que c'est exactement ? »
82	Campsas	« Il n'y a pas assez de précisions sur les zones vertes : hauteur ? densité ? »
82	Castelnau d'Estretfonds	« Je fais partie de l'association AZS St-Rustice puisque je suis autant concerné que la commune de St-Rustice bien que faisant partie de Castelnau (c'est le chemin d'Encaulet qui nous sépare). Je ne peux accepter des buttes de terre de 12m de haut. Je n'aurai plus de vue sur notre belle plaine vers les Pyrénées : quel gâchis pour le paysage! Dévalorisation du terrain et de la maison ! »
31	Saint-Rustice	« Vous devriez penser à notre groupe de maisons qui va se retrouver bloqué entre deux voies. Nous n'aurons plus de vues, ni d'ailleurs de coucher de soleil. Et notre patrimoine n'aura plus la même valeur ; vous devriez laisser la possibilité aux personnes qui veulent partir d'être expropriées ».
31	Saint-Rustice	« Au début du mois de septembre, nous avions un viaduc important qui enjambait la RD20, la voie ferrée, le canal. Il a été remplacé par un remblai : qu'en est-il de l'intégration paysagère? De la coupure des perspectives ? De l'isolement des maisons ? »
31	Saint-Rustice	« Annoncer un ouvrage extraordinaire pour faire une ouverture au passage de la LGV puis ensuite une fois le tracé défini nous afficher une butte de terre...Pour cela nous sommes servis avec les gravières et il n'est pas nécessaire d'en ajouter. Nous demandons donc à RFF de mettre tout en œuvre pour que la LGV soit la plus transparente entre le village et les habitants qui souhaitent rester que ce soit par choix ou par obligation ».
31	Saint-Rustice	« Nous ne sommes pas d'accord sur le projet d'une butte de terre à la place du viaduc qui avait été proposé. Cela va nuire à la visibilité des riverains qui resteront dans leur maison par choix ou obligation ».
31	Saint-Rustice	« Quartier de la Sarailière. Objet: modification du viaduc. Suite à l'intervention de M. le maire de St Rustice, lors d'une réunion des propriétaires de la zone sinistrée, nous avons appris que l'ouvrage d'art (viaduc limitrophe 82-31) était supprimé et remplacé par 2 ponts côté Tarn-et-Garonne et une grande butte de terre côté de la Sarailière, Haute-Garonne. Je n'accepte pas cette modification (butte de terre de 12m de haut) face à ma maison qui se trouve à 130m de là. Je ne verrai plus le bord du canal et la vue de mon village et des coteaux environnants. Je demande le rétablissement du viaduc

comme sur le projet initial ».

4.1.2 Principaux enseignements

Les participants ont principalement fait part à RFF des éléments suivants :

- Demandes de mesures plus nombreuses et plus continues, notamment afin de réduire l'impact visuel de la voie, en particulier depuis les habitations ;
- Propositions de déplacement des mesures proposées par RFF, afin de mieux protéger les habitations ;
- Craintes de l'effet « écran » que pourrait générer la LGV dans le paysage, en fonction du mode de réalisation choisi. Cette inquiétude est notamment exprimée par les riverains de secteurs où la LGV est construite en remblai. Dans ce cas, les participants proposent une mesure alternative : le recours au viaduc, lequel permettrait une plus grande « transparence » de l'infrastructure ;
- Interrogations sur l'emprise des mesures d'insertion paysagère, notamment les merlons, qui pourraient concerner les propriétés des riverains de la ligne ;
- Demandes de précision sur les différents types de mesures d'insertion paysagère.

4.1.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants

Les mesures d'insertion paysagère

Les exemples récents de réalisation de lignes à grande vitesse montrent que l'inscription paysagère d'une ligne nouvelle constitue une préoccupation majeure du maître d'ouvrage dès la phase de conception de l'ouvrage. Pour assurer l'insertion paysagère des deux lignes nouvelles, leur conception s'accompagnera d'un schéma directeur paysager réalisé par des cabinets d'études et des paysagistes indépendants.

En fonction des cas de figures, RFF va proposer un couvert végétal adapté (arbres ou arbustes) ou si nécessaire un merlon, c'est-à-dire une butte de terre qui vient « cacher » la ligne en harmonie avec les paysages environnants.

Localisation et continuité des mesures d'insertion paysagère

La localisation des mesures d'insertion paysagère dépend à la fois des spécificités locales des paysages et des principes d'intégration paysagère harmonisés sur le futur tracé.

En fonction de ces situations, la présence de la ligne devra être dissimulée ou, au contraire, affirmée (traitement des déblais et des remblais, franchissement des vallées, insertion dans un paysage rural, plantations), et ce pour prendre en compte au mieux les effets d'ouverture ou de coupure du paysage.

4.2 Thématique « rétablissement des voies de circulation »

4.2.1 Observations recueillies

Dpt	Commune	Observation
33	Ayguemorte-les-Graves	« Si le hameau de Thion à Ayguemorte-les-Graves est enclavé entre les deux lignes LGV, comment rejoint-on Ayguemorte ? »
33	Cadaujac	« Secteur PRF 009+600 : Pourquoi réaliser un pont qui a une énorme emprise sur une zone naturelle classée ENS et qui enjambe un ruisseau répertorié (la Péguillière), alors qu'on peut envisager un passage sous voie limitée à 2m10? Les camions ont d'autres passages, et sont interdits en ville de Cadaujac ».
33	Cadaujac	« Pourquoi le pont de la rue Plombart est-il au dessus des voies, ce qui nécessite une emprise d'accès volumineuse ? Un passage souterrain des voies n'est-il pas plus judicieux malgré la nature des sols (prévoir un drainage efficace et une canalisation des eaux). Ce pont est très bien pour les autos et véhicules lourds, mais qu'en est-il pour les personnes âgées ou à mobilités réduites qui se rendent tous les jours du côté Est pour faire leurs courses ? Des aménagements de passerelles piétonnes (et vélos) au droit des passages à niveau existants sont à prévoir. Ne peut-on pas limiter l'impact sur le foncier existant (démolition de bâti) entre les points 008+800 et 009+200 en prévoyant des murs de soutènements au droit de l'emprise de la plateforme des voies (voir des consoles en béton) afin d'éviter talus et remblais et sauvegarder au maximum le foncier privé existant ? Bonne initiative que d'intégrer systématiquement une piste cyclable sur les nouveaux cheminements créés. Il faut prévoir impérativement pour des raisons de sécurité une séparation physique des flux (piéton, cycliste, voiture) et non un simple marquage au sol ».
33	Cadaujac	« Non pour le projet d'un pont au-dessus des voies ferrées par la rue des Lombards, mais oui à un tunnel. Pourquoi non ? 1) les nuisances sonores supplémentaires 2) une nuisance visuelle monstrueuse, au-dessus des voies (plus de 20m) passage du tablier du pont au-dessus des caténaires donc très haut. Pourquoi oui à un tunnel sous les voies ? 1) cela sera plus favorable à l'architecture du terrain à cause du ballast déjà très haut + de 4m au niveau de la route. 2) simple rond point en entrée et sortie. On passe bien sous l'autoroute en venant de la 113 ? »
33	Cadaujac	« Le patrimoine de la commune n'est pas respecté (disparition de la bâtisse du moulin noir). La fermeture de 4 passages à niveau conduit à réduire de moitié les liaisons de la commune, alors que la population augmente. Une liaison supplémentaire est nécessaire. Le retournement de la rue du Bois du pont n'a aucun intérêt et doit être déplacé au regard de la rue Verlaine. La traversée de la ZPENS et du bocage humide va à l'encontre des politiques menées. Le pont de la Rue Plombard est créé dans un bassin d'étalement en zone inondable ».
33	Cadaujac	« Vu votre projet de pont-route, avec la route de sortie du pont de la rue Plombard à l'avenue de St-Médard en venant faire une butte dans le champ entre le clos Sevrin et le lac de Calot, serait-il audacieux et surtout moins onéreux de faire un passage sous les rails ? En plus de la pollution sonore due à l'augmentation du trafic des trains au bout de la rue, vous allez nous mettre une pollution visuelle et de CO2 au bout du jardin ? Nous sommes dans une époque de restriction budgétaire et vous dépensez sans compter ! »
33	Cadaujac	« Il faut que la construction d'un nouveau pont route au niveau de la rue des marguerites entraîne des mesures efficaces de limitation de vitesse dans la traversée du village de Paté ».
33	Cadaujac	« Je propose pour améliorer de s'inspirer de ce qui se fait sur Tours Bordeaux à savoir création de pas ICPS, de block automatique lumineux, de la banalisation là où cela est possible : Langon, la Réole, Marmande, Agen notamment.

		Au nord de Bordeaux, la vitesse de la ligne est de 220 km/h où circulent TGV, fret, TER, GL... sans avoir été emmené à construire une 3e voie en parallèle. Au niveau de la sécurité, bien sûr qu'il faut supprimer les passages à niveau SAL mais attention à mettre à la place judicieusement étudié un moyen de traverser au-dessus ou en-dessous; par exemple, le passage à niveau 10 de Cadaujac s'il est supprimé oblige la population à faire un détour important pour se rendre au cimetière ».
33	Cadaujac	« Il faut conserver tous les passages existants en les remplaçant par des tunnels. Il ne faut pas ajouter des ponts qui donneraient l'air d'une montagne au lieu prévu. Il est facile d'intégrer un tunnel. Les nouvelles voies créées amènent tous les véhicules au centre bourg. Il faut ajouter une voie de contournement qui capte le trafic routier d'un côté et le passe de l'autre par un tunnel en contournant la ville. Sur le projet il n'y a pas assez de passages qui relient les deux côtés d'une ville de 7000 habitants avec un énorme trafic de passage des autres communes. Le dimensionnement actuel du ruisseau (route de St-Médard) sous voie ferrée n'est pas suffisant, il retient l'eau lors de fortes pluies. La modification du pont véolien est insuffisante du fait de la modification des voies. Le carrefour doit être modifié ».
33	Cadaujac	« Il faut réhabiliter les voies urbaines et construire de nouvelles voies de circulation. Il faut aussi prévoir des ponts dans des zones non urbanisées ».
33	Cadaujac	« Il me paraît absurde de prévoir 3 ponts au dessus de la voie ferrée au niveau de Cadaujac sur environ 1km de tracé. Il existe aujourd'hui seulement 3 ponts à Bordeaux pour franchir la Garonne pour 1 million d'habitants ! Cette dépense publique est donc difficilement acceptable. Le pont au niveau de la rue Plombart est sur une zone inondable et le passage sous l'autoroute est limité en hauteur. Il semble beaucoup plus cohérent si ce passage doit exister de le positionner au niveau de la rue de Courdouney qui bénéficie d'un pont déjà existant sur l'autoroute. Si aucun de ces deux suggestions n'étaient retenues, un passage souterrain serait beaucoup plus cohérent avec le passage sous l'autoroute ».
33	Cadaujac	« A la lecture du tracé pour la ville de Cadaujac, il apparaît que vous supprimez 4 passages à niveaux que vous allez remplacer par un pont rail ou route. Cela va concentrer le flux automobile sur l'avenue Charles de Gaulle qui est déjà saturée. Ceci est intolérable. Vous pensez que l'on peut supprimer 4 points de traversée, les remplacer par un petit pont et comme par enchantement le flux de voitures ne sera pas modifié et n'occasionnera pas de nuisances pour les riverains ».
33	Cadaujac	« Il n'y a pas assez de passages prévus pour traverser Cadaujac. Nous avons déjà beaucoup de circulation, cela va devenir impossible surtout le matin depuis la RN113 ».
40	Gourbera	« Il faut dévier la départementale 947 très passante et très bruyante (passage de camions) de façon à ce qu'elle ne traverse plus le quartier du piston ».
	Gourbera	« Le pont prévu pour passer au dessus de la voie ferrée va-t-il causer beaucoup de dégâts aux environs ? Il faut respecter ce petit quartier tranquille et détourner la route Castets-Dax ».
	Saint-Avit	« Dans la partie en décaissé entre pk113 et pk114, il faut un pont d'accès et enrobage de la piste d'accès à la propriété Brachic qui desservira les autres maisons qui bordent cette piste plus loin, qui à ce jour ne sont pas encore habitées par doutes... »

47	Fargues-sur-Ourbise	<p>« Je ne reviendrai pas ici sur les différents points déjà abordés sur un plan général dans mes notes précédentes : rétablissement des routes ainsi que des chemins et pistes à usage agricole et/ou forestier, mesures globales contre la propagation des bruits, aménagements paysagers des abords immédiats de la ligne, aménagements fonciers agricoles et forestiers pour restructurer le parcellaire perturbé par l'emprise de la ligne, dispositifs particuliers liés à des espèces animales ou végétales remarquables dans certains espaces traversés, etc... Il y a lieu de se reporter à ces notes qui faisaient quelques propositions, essentiellement pour la traversée du massif landais. En revanche je détaille ci-après divers points relatifs à la traversée de la commune de Fargues-sur-Ourbise et les communes qui lui sont proches car certaines dispositions particulières à prendre peuvent avoir des effets sur plusieurs communes.</p> <p><u>La faune sauvage et le grand gibier</u> : La LGV constituera une barrière étanche pour la faune sauvage avec pour seule exception les viaducs et dans une moindre mesure, pour les petites espèces, les ouvrages hydrauliques s'ils ont une tranche d'air suffisante et une berge : c'est donc certainement le sujet le plus délicat à traiter pour lequel la réflexion collective est indispensable afin que des mesures compensatoires les plus efficaces possible soient trouvées.</p> <p>Sur le tracé de la ligne allant de Xaintraillies à Houellies les seuls passages potentiels pour le grand gibier sont les viaducs de « Tournau » (PK 114,500 à 114,700 env. - commune d'Ambrus) et le viaduc de l'« Avance » (PK 104,250 env. - commune de Fargues sur Ourbise). La distance de plus de dix kilomètres entre ces deux ouvrages est bien trop importante pour assurer des déplacements satisfaisants du grand gibier : elle est donc tout à fait pénalisante pour les déplacements du grand gibier et pour l'exercice de la chasse. Il faut donc prévoir des passages complémentaires pour que la distance entre chaque passage soit inférieure à 2 ou 3 km. Il serait judicieux de positionner ces passages en tenant compte des parties de la ligne en déblai : ces passages supérieurs pourraient être des couvertures de tranchées intégrées dans le tracé en déblai et ayant une largeur optimale d'une trentaine de mètres afin de limiter les risques de braconnage. Pour le tronçon entre les viaducs de « Tournau » et de l'« Avance » deux passages sont absolument indispensables soit entre les PK111,500 et 112,100 (mieux au PK 111,500) et au PK 108,250 hors de la clôture de « Las Paloumères » ; trois seraient éminemment souhaitables pour ne pas trop perturber les migrations des cervidés au moment du brame en raison de la rareté des biotopes favorables pour cette période cruciale de la reproduction de l'espèce, soit aux PK 111,500, PK 109,000 (hors de la clôture de « Las Paloumères ») et PK 107,000. À noter que dans l'hypothèse d'un tracé de la LGV passant au nord du « Placiot » le passage à gibier du PK 111,500 pourrait être déplacé au PK 111,700 et étant proche de la D141, d'une part, il pourrait avoir une largeur réduite à une vingtaine de mètres car le braconnage y serait plus difficile, d'autre part, il pourrait porter le chemin empierré d'accès à « Peyré » (et de rétablissement de la piste nord LGV) qui ne supportera qu'un trafic très réduit.</p> <p>Pour la petite faune sauvage et en particulier la Cistude d'Europe (espèce protégée) présente dans la vallée de l'« Avance » les viaducs et passages hydrauliques (à condition d'être largement dimensionnés) seraient suffisants pour les déplacements qui se font le long des cours d'eau et fossés, et dans les zones humides.</p> <p><u>Le carrefour du « Placiot »</u> : Le rétablissement des circulations au carrefour du « Placiot » tel que prévu au dossier ne paraît pas satisfaisant car il complexifie trop le trajet sur la D8 (la plus utilisée par les poids lourds allant de l'A62 - Sortie 6 à Damazan - vers Mont-de-Marsan et inversement) ; certes la D655 est autorisée aux convois exceptionnels mais, à mon sens, privilégier la circulation sur la D8 n'est pas de nature à gêner au-delà de l'admissible les convois exceptionnels sur la D655. Dans cet esprit, le tracé nord peut présenter des avantages marqués et je suggère une autre possibilité de rétablissement des circulations.</p> <p>Un nouveau rond-point identique à l'existant (ou seulement un carrefour bien aménagé pour faciliter le passage des convois exceptionnels puisqu'il n'y a que deux routes, ce qui coûterait moins cher qu'un rond-point) serait créé plein nord de celui-ci à environ 100m. La D8 y serait raccordée avec un nouveau tracé presque rectiligne supprimant le virage situé à l'embranchement du tronçon nord de la piste dite « de Bayonne ». La D655 serait raccordée à ce rond-point (ou au carrefour) par l'ouest avec une courbe large « tangente » au nord le remblai de la ligne. Un passage inférieur dans le remblai de la LGV est à construire pour</p>
----	---------------------	---

		<p>raccorder les deux ronds-points ; ce passage serait de toute évidence plus court que celui prévu au dossier en raison de son angle d'attaque du remblai à 90° et donc moins coûteux. La seule modification sur le rond-point actuel serait la suppression de l'arrivée de la D655 au nord-ouest et rien n'affecterait la D141, ni la D8 au sud-ouest ou la D655 au sud-est.</p> <p>Dans l'hypothèse où – malgré ses inconvénients – vous maintiendriez le tracé sud « Placiot » les rétablissements de routes avec deux ronds-points sur la D8 (ou le rond-point actuel et un carrefour aménagé au sud pour les D8 et D655 déviées) de part et d'autre de la LGV serait une solution intermédiaire moins mauvaise que celle que vous projetez.</p> <p>Globalement les propositions ci-dessus sont plus simples à réaliser, comportent moins de contraintes pour les usagers des routes et seraient moins coûteuses que votre projet ».</p>
82	Bressols	<p>« Le non rétablissement de la route de Montech (situé pile sur le PK210) nous oblige à faire systématiquement un détour de presque 500 mètres. Ce qui, rapporté sur une année et en comptant deux aller-retour quotidiens sur Montauban, ferait une distance supplémentaire de 730 km. En prenant une hypothèse de consommation d'un véhicule de 5l/100km et un prix moyen du carburant à 1€50 (hypothèse certainement sous-évaluée), ceci correspond à un montant d'environ 220€ / an.</p> <p>Dans le cas où le non rétablissement de cette voie serait maintenu, nous vous demandons la prise en charge de cette dépense supplémentaire que nous aurions à assumer chaque année.</p> <p>Ne disposant pas de schéma pour la période de travaux, nous supposons que nous aurons un détour équivalent à faire ».</p>
82	Pompignan	« Il est nécessaire de rétablir les chemins et l'écoulement des eaux pluviales, sinon il y aura un risque d'inondation ».
82	Lacourt Saint Pierre	« Je ne suis pas d'accord avec le déplacement de la ligne haute tension vers le sud au niveau de Goursy-Fumerau. J'exige qu'elle soit enterrée ou déplacée vers le nord au niveau du domaine et de la maison de Coutinaux, qui est à l'abandon et inhabitée depuis très longtemps ».
82	Lacourt-Saint-Pierre	« Je note un point positif par rapport aux cartes affichées en mairie début juillet : le rétablissement du chemin de Beauvillars par un pont au-dessus de la voie. Quant à celui de la D108, le fait de ne pas enfoncer ou enterrer la voie implique la création d'un pont assez haut, ce qui va générer un bruit important au lieu dit Goursy. Ce point renforce l'intérêt et la nécessité d'enfoncer la ligne. À tout le moins, des mesures de protections sonores et pas uniquement paysagères doivent être prises pour tenir compte de la présence du pont. Je note que les lignes hautes tensions ne sont pas déplacées et j'indique aussi qu'il n'a jamais été question jusqu'ici de les déplacer sur le secteur de la Croix de l'Agneau-Goursy. J'ose croire que je n'apprendrai pas bientôt qu'elles le seront ! »
82	Montauban	« Le chemin de Montrieu doit être effectivement préservé ».
82	Montbeton	« Je pense que les mesures d'insertions proposées ne sont pas suffisantes notamment sur les rétablissements des circulations petite et grande faune. Une étude a été réalisée par le bureau d'étude Ectare sur ces points-là et vous n'en tenez pas compte dans vos mesures d'insertion. Cette étude avait été réalisée dans le cadre du passage de la ligne LGV sur le département pour anticiper cette problématique. Par exemple, vous prévoyez un passage grande faune au niveau du PK 201 mais celui-ci est situé dans une parcelle de bois clôturée, je ne vois donc pas l'utilité du passage ».

4.2.2 Principaux enseignements

Les principaux points abordés sont les suivants :

- Crainte d'un effet de coupure en milieu urbain, qui affecterait tous les modes de déplacement ;
- Opinions divergentes sur le nombre de mesures de rétablissement à prévoir :
 - Certains participants s'inquiètent de la convergence de plusieurs voies de circulation sur un seul franchissement, ce qui peut avoir plusieurs conséquences :
 - une saturation des passages,
 - l'enclavement de secteurs situés entre 2 voies ferrées ou entre une voie ferrée et une route,
 - l'allongement de certains trajets quotidiens.
 - Des participants considèrent au contraire le nombre de rétablissements trop élevé par rapport aux besoins, ce qui a pour effet d'augmenter le coût du projet.
- Forme des mesures de rétablissements : des participants proposent des passages enterrés (rétablissements sous les voies) en milieu urbain pour réduire leur emprise et diminuer les nuisances visuelles et sonores.
- Inquiétude sur l'augmentation des risques d'inondation à cause des équipements de rétablissement, qui nécessite une réflexion sur l'emplacement et la forme des mesures de rétablissements.
- Préconisations sur la localisation et le dimensionnement des passages dédiés à la faune.

Des participants souhaitent que les travaux prévus dans le cadre du GPSO améliorent des situations actuelles :

- Contournements routiers pour améliorer la sécurité et l'ambiance sonore dans les zones d'habitations ;
- réaménagement d'infrastructures routières (exemple : rond-point) ;
- mise en place de réseaux électriques enterrés en remplacement des réseaux aériens existant.

4.2.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants

Localisation des rétablissements

Les contraintes prises en compte pour l'implantation d'un rétablissement sont, sans ordre de priorité :

- la fonction du rétablissement ;
- les caractéristiques techniques de celui-ci ;
- les données environnementales : données des milieux humains, naturels, physiques, patrimoniaux et paysagers. Le recueil de données réalisé pour le positionnement de la ligne nouvelle est également utilisé pour le positionnement des rétablissements ;
- les contraintes hydrogéologiques et plus particulièrement en cas de passage en tunnel ;
- les règles de conception des infrastructures. On notera l'attention particulière à porter aux règles de visibilité, ces règles étant différentes selon les types de voiries.

Les allongements de trajet pour l'habitat isolé sont pris en compte pour la localisation des ouvrages de franchissement des voies ferrées.

Réseaux électriques

Le déplacement ou l'enterrement d'un réseau électrique est envisageable dans 2 cas de figures :

- la proximité de l'enveloppe ferroviaire (mâts et caténaires) avec la ligne électrique aérienne présente un risque, et le rehaussement de la ligne n'est pas une solution technique satisfaisante ;
- le tracé de la future ligne à grande vitesse impacte un des supports de la ligne aérienne, auquel cas le déplacement est obligatoire.

Dans un cas comme dans l'autre, la décision d'enterrer la ligne doit être partagée entre RFF et le gestionnaire du réseau électrique.

Passages dédiés à la faune

La construction de passages dédiés à la faune permet de réduire l'effet de barrière de l'infrastructure. Des passages adaptés « grande faune » (cerfs, chevreuils, sangliers...) ou « petite faune » seront ainsi construits tout au long de la ligne pour permettre le franchissement de l'infrastructure.

Dans les zones rurales, l'espacement des passages dédiés à la faune est déterminé par les critères d'intensité faunistique, de nature des espèces et de profil du territoire.

Prévention des risques d'inondation

Les communes comportant des zones inondables sont dotées de Plans de prévention des risques et inondations (PPRI) qui permettent de prendre en compte ce risque dans les documents d'urbanisme et d'aménagement en définissant un certain nombre de règles à respecter.

De manière à éviter toute aggravation du risque d'inondation, la conception d'une LGV prévoit le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau pour assurer l'écoulement des crues au débit historiquement le plus élevé.

En outre, l'implantation d'une ligne ferroviaire ne doit pas augmenter le risque d'inondation par une réduction de la surface du champ d'expansion des crues ; celle-ci doit être compensée dès que nécessaire.

La protection des ressources en eau potable constitue également un enjeu majeur, qui impose des mesures préventives pour préserver la qualité des eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable. Ces mesures sont précisées à l'occasion des enquêtes spécifiques, conduites au titre de la loi sur l'eau.

13 habitants de Cadaujac ont interrogé RFF sur le nombre et la forme des mesures de rétablissement sur leur commune. Des éléments de réponse sont disponibles dans le bilan de la concertation spécifique à la sortie de Bordeaux. Vous pouvez consulter et télécharger ce document sur www.gpsso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de concertation gares et haltes ».

4.3 Thématique « protections acoustiques »

4.3.1 Observations recueillies

Dpt	Commune	Observation
33	Bègles	« Il faut apporter le plus grand soin au remplacement du mur antibruit par un mur beaucoup plus efficace, en particulier au niveau de sa longueur et surtout en tenant compte de son prolongement jusqu'à la cité du Dorat, afin de protéger l'ensemble de la résidence Rochemond des nouvelles nuisances dont l'augmentation très significative du trafic ferroviaire et des nouvelles activités de la gare de Bègles : TGV, annonces vocales, trains régionaux... Il est indispensable de procéder au remplacement des anciennes voies dévolues au fret par des rails plus adaptés afin d'atténuer le bruit et les vibrations non tolérables par les riverains ».
33	Villenave d'Ornon	« Je ne suis pas contre la LGV ; je demande juste à ce qu'un mur antibruit soit construit de chaque coté (est et ouest) du passage de la ligne à proximité des maisons ; est-ce prévu ? »
33	Villenave d'Ornon	« PRF 003+000 : mur antibruit à installer, protection acoustique nécessaire compte tenu de la proximité des habitations. Il faut mettre en place des voies permettant d'éviter les vibrations générées notamment par les trains de marchandises. Ces mesures sont indispensables pour que les habitations soient "viables" ».
33	Villenave d'Ornon	« Il faut prévoir impérativement des écrans phoniques efficaces, pas de travaux de nuit ».
33	Cadaujac	« Si le projet se réalise, il faut prévoir avant des murs antibruits sur la totalité de la commune ».
33	Cadaujac	« On nous a informé qu'il n'y a aucune protection acoustique de prévue pour protéger notre quartier Paté ! Merci de faire en sorte que nous ayons une protection acoustique, pour que nous puissions avoir une qualité de vie la meilleure possible ».
33	Cadaujac	« Nous demandons des protections acoustiques pour protéger notre quartier et préserver notre bien être, qui semble avoir été oublié dans votre projet ! »
33	Cadaujac	« Les murs anti-bruits doivent être construits sur tout le tracé et réalisés en même que les travaux ».
33	Cadaujac	« La protection acoustique doit se faire jusqu'à l'extrémité sud de la commune de Cadaujac ; de nombreux habitants sont concernés ».
33	Cadaujac	« Nous demandons simplement que la protection acoustique puisse se prolonger et protéger le quartier de Paté, qui fait partie de Cadaujac ».
33	Cadaujac	« Je demande la construction d'un mur acoustique pour le quartier de "Paté" situé après la "Pontrique" ».
33	Cadaujac	« Quelle réflexion y a-t'il eu pour les murs antibruit sur Cadaujac? Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de maison aujourd'hui que demain il n'y en aura pas ! La commune commence au moulin noir et se termine au pont de Paté ! Toute cette zone doit être protégée par un mur antibruit ! »
33	Cadaujac	« Il faut des protections acoustiques (mur antibruit) sur toute la traversée de la commune avec une grande hauteur. Les murs antibruit ne devront pas défigurer Cadaujac ».
33	Cadaujac	« Nous souhaitons une protection acoustique incluant le quartier Paté ».
33	Cadaujac	« Le quartier Paté de Cadaujac doit impérativement être équipé de protections phoniques très efficaces, car de nombreuses habitations dans ce quartier sont déjà fortement touchées par les nuisances sonores de la voix existante. Par ailleurs la seule mesure acceptable est la modernisation des voix existantes ».
33	Cadaujac	« Il faut prévoir des protections phoniques très efficaces et paysagères tout le long du tracé. Aucuns travaux durant la nuit ».

33	Cadaujac	« Un mur antibruit à poquet ouest, au lieu dit Paté ».
33	Cadaujac	« Je ne suis pas touchée directement par la LGV étant excentrée du centre de Cadaujac mais je reste très inquiète pour la circulation pendant et après les travaux. Il faudrait bien dédommager les propriétaires riverains et installer des protections phoniques dans toute la commune qui subit déjà une grande pollution sonore à cause de l'autoroute. Il faut absolument préserver notre bocage naturel (faune et flore) atout essentiel à la périphérie de Bordeaux ».
33	Cadaujac	« La protection acoustique sur la commune de Cadaujac me paraît insuffisante, car elle semble être interrompue côté ouest au niveau de la rue des Acacias. Nous saurons être très vigilants quand à l'impact sonore, des relevés précis et officiels ayant d'ores et déjà été réalisés ».
33	Cadaujac	« La protection acoustique s'arrête juste au nord du passage à niveau "la Pontrique". Il n'y a donc aucune protection acoustique pour protéger le quartier Paté. Nous vous demandons de prolonger cette protection acoustique pour le quartier Paté à Cadaujac ».
33	Cadaujac	« Je ne vois aucune protection phonique pour la traversée de Cadaujac alors qu'une partie du trafic marchandises de la ligne de Hendaye sera détournée par cette ligne générant beaucoup de bruits surtout la nuit sans parler du nombre de TGV qui va grimper en flèche occasionnant un surplus de bruits le jour cette fois. Ces deux points sont à revoir car vous êtes en train de nuire à notre commune ».
33	Cadaujac	« J'estime qu'un mur antibruit sera nécessaire ».
33	Cadaujac	« Il est nécessaire de prendre en considération les problèmes liés aux vibrations et au bruit pour les riverains de la voie ferrée. Merci de porter une attention particulière aux protections acoustiques ».
33	Cadaujac	« Pour éviter de grosses nuisances liées au bruit, il est impératif de privilégier la mise en place de protections acoustiques très très efficaces ».
33	Cudos	« Il faut installer des murs antibruit le long des voies à proximité des habitations ».

40	Gourbera	« Les mesures proposées sont floues et imprécises : - quartier le Piston : rien de clair sur la carte - au sujet de la départementale 947 que comptez vous faire ? - bruit : écrans antibruit ? lieux des travaux ? »
40	Gourbera	« Le Piston, Gourbera: le quartier doit être protégé et des mesures acoustiques prises. Peut-être en déviant la route principale entre Castet et Dax. Si non, il faut un écran antibruit ».
40	Lucbardez	« J'ai pris connaissance des informations fournies et je suis surpris, vu l'ampleur des travaux et du projet, qu'aucune protection acoustique ne soit prévue sur la commune de Lucbardez. Aussi, la population locale devant supporter de profonds changements, il m'apparaît tout simplement de l'ordre du minimum exigible de mettre en place ces protections. Ma première demande est que les protections visuelles soient aussi acoustiques. Cette évolution n'occasionnera d'ailleurs que peu de surcoûts. Ma seconde demande est la mise en place de protections acoustiques et visuelles sur toute la commune de Lucbardez et la branche qui va vers le Sud pour St-Avit. Cette mesure devrait être mise en place au moins du côté bourg (EST) et sur les parties qui ne sont pas en déblais (ponts, remblais) ».
40	Pouydesseaux	« Ma propriété piscicole se situe dans la zone sensible naturelle définie par votre enquête (ZS 1116-40). Mes bassins piscicoles creusés dans la masse, en majorité du sable, risquent d'être ébranlés par les vibrations de votre autoroute ferroviaire. Au niveau acoustique, ma demeure se situe à 650 m du tracé et la finalité de mon travail est de créer un parcours de pêche ainsi qu'une guinguette ».

47	Ste-Colombe en Bruilhois	« Il faut prendre en compte des nuisances sonores dans la plaine de Sainte-Colombe pour les habitations (les bruits résonnent très fortement dans cette plaine) et les problèmes hydrauliques, la plaine étant traversée par deux ruisseaux inondant une partie des terrains par temps de fortes précipitations ».
47	Fargues Sur Ourbise	« Limitation des nuisances sonores : Le tracé de la LGV sur les territoires des communes de Pompiey et de Fargues-sur-Ourbise ne posera pas de difficultés en ce qui concerne les nuisances sonores sauf dans les tronçons en remblai. En premier de part et d'autre du carrefour du « Placiot » : entre les PK 109,500 et 110,800 il serait utile de poser au nord des dispositifs antibruit de hauteur juste suffisante pour limiter les bruits de roulement vers l'habitation de « Tourette » et celles situées dans cette zone jusqu'au hameau de « Saint Julien » lui aussi très exposé par vent de sud-est. Des dispositions identiques devraient être mises en œuvre de part et d'autre de la ligne entre les PK 107,400 et 107,800 pour protéger les habitations de « La Rouméguère » au nord et « Le Bourdineau » (accessoirement celles de « La Gare » et « La Tour d'Avance ») au sud. Enfin des dispositifs plus conséquents paraissent indispensables entre les PK 104,600 et 105,200 sud pour protéger l'habitation de « Mandil » et les PK 104,700 et 105,300 nord pour protéger l'habitation de « Lumé » et accessoirement celles de « Massacré » et voisines à l'ouest jusqu'à « Bédouret ». Il serait enfin certainement utile de limiter les bruits de roulement par des dispositifs nord pour protéger les habitations de « Labarthe », très exposées par vent de sud et sud-est, entre les PK 104,000 et 104,500 – surtout au niveau du viaduc de l'« Avance ». La protection au niveau de « La Gravière » (PK 106,300 env.) est difficile à définir compte-tenu de la proximité de la ligne et du devenir des bâtiments : si l'usage d'habitation devait être confirmé des mesures identiques à celles de « Mandil » seraient nécessaires. Partout ailleurs – sauf dans les secteurs en déblai de plus de 4 ou 5m – il serait utile de border la LGV d'un rideau de végétation constitué d'essences variées susceptible d'amoindrir encore les nuisances sonores (voir mes notes de décembre 2004 – Liaison Bordeaux-Toulouse – et janvier 2006 – Liaison Bordeaux-Espagne – à la CNDP). En outre, à titre exceptionnel, en haut du talus de déblai autour du PK 108,500 nord un rideau végétal limiterait davantage les bruits vers « Las Paloumères ».
47	Estillac	« Un dispositif antibruit complété d'un aménagement paysager devrait être prévu sur tout le parcours et renforcé là où les habitations existent déjà, afin de réduire des pollutions sonores et visuelles dans un espace déjà bien touché par d'autres infrastructures. Comment se fait-il que l'on "découvre" une borne "siromantique" qui nécessite de déplacer le trajet vers des habitations alors que depuis 2 ans des zonages ont été apportés sur des documents d'urbanisme, et que dans quelques années l'aéroport d'Agen n'aura plus d'activités. »

64	Saint-Jean de Luz	« Il faut des dispositifs antibruit « au top » ».
----	-------------------	---

82	Bressols	« Les murs antibruit prévus au nord du tracé entre la Gare de Bressols-Montauban et le PK 210 doivent également être mis du côté sud du tracé. Par ailleurs, des protections phoniques devraient être mises en place dès le début des travaux afin de ne pas subir à outrance les nuisances que ceux-ci généreront inmanquablement ».
82	Campsas	« Le dernier tracé présenté sur le secteur Labastide St-Pierre / Campsas propose un passage en remblais qui augmentera les nuisances sonores alors que les tracés précédents prévoyaient un passage en déblais. Je suis donc opposé à ce nouveau tracé qui augmentera toutes les nuisances sonores bien sur mais également visuelles et économiques (suppression de la ZAC qui sera remplacée par un aménagement paysager ».
82	Campsas	« Il n'y a pas assez de linéaire de protections sonores ».

82	Campsas	« Fuseau au niveau de Campsas : la LGV est trop éloignée de l'autoroute et le tracé doit être abaissé d'au moins 2 ou 3 m pour limiter les nuisances sonores, les protections acoustiques et paysagères ne doivent pas être en pointillé ».
82	Saint-Porquier	« Le terme "principes de protections acoustiques" reste imprécis. J'espère avoir un mur antibruit ».
82	Lacourt-Saint-Pierre	« La carte ne mentionne plus l'étude de la tranchée couverte voire non couverte malgré la demande ministérielle de faire une étude sur le sujet. Ce point est inacceptable et une diffusion publique des résultats aurait du être un minimum. Pour ce que j'en sais, à savoir que la hauteur de la nappe phréatique ne permettrait pas de faire de tranchée couverte voire non couverte au delà de 1.90 m, je ne peux accepter ces conclusions à partir de la connaissance que j'ai de la hauteur d'eau dans les puits du secteur. J'exige donc une fois de plus d'enfoncer la ligne d'eau moins 5 m et si possible de la couvrir. Ce faisant, il sera facile de mettre des merlons de protections phoniques pour protéger toutes les maisons du secteur avec la terre récupérée. - les protections phoniques proposées sont loin de répondre au besoin et beaucoup de maisons ne seront pas protégées malgré une distance par rapport à la ligne de moins de 150 m: Beauvillars, Bounots, Goursy, Vaysseillié... J'exige donc la mise en place de protections sonores sur tout le secteur et des deux côtés de la voie afin de protéger toutes les maisons du secteur. Je vous rappelle d'ailleurs que l'approbation ministérielle du fuseau demandait une insertion exemplaire sur le secteur. Une simple application de la loi ne peut donc suffire ! »
82	Lacourt-Saint-Pierre	« Il n'y a pas suffisamment de protections antibruit ».
82	Lacourt-Saint-Pierre	« Il n'est pas prévu d'enterrer suffisamment la ligne LGV pour protéger phoniquement les riverains, notamment Goursy. Les murs de protection phonique ne sont pas prévus pour protéger tous les habitants riverains alors que les distances les séparant de la voie sont identiques. J'exige un mur de protection phonique coté SUD au niveau de Goursy. Je ne comprends pas pourquoi à certains endroits sont prévus un mur et un aménagement paysager et qu'à d'autres endroits simplement un aménagement paysager alors que Goursy serait impacté à la fois par la présence d'un pont et par celle de la LGV. En conséquence, il faut un mur de protection phonique de chaque coté de la voie sur ce secteur. J'exige que la voie soit enterrée d'au moins 5 m sur toute la traversée du secteur ».
82	Montbeton	« Au lieu dit Pradas, pourquoi ne pas prolonger le déblai vers le Sud Est en direction de Beauvillard au lieu de remonter dès le franchissement de la chaussée ? Il n'est pas fait mention des mesures d'atténuation des bruits. Les cartes ne sont pas très parlantes. Elles donnent des pistes mais n'apportent aucune précision permettant d'émettre un avis ferme et motivé ».
82	Montbeton	« J'ai vu qu'il existait, dans d'autres pays, des voies sans ballast qui atténue le bruit et les vibrations. Vous testez aussi des ballasts enrobés dans du polyuréthane qui aurait les mêmes propriétés. Nous espérons que vous les utiliserez au moins au niveau des habitations si ce n'est plus car l'autre avantage pour nous, et pas des moindres, est l'absence de compactage du ballast au minimum une fois par an, si ce n'est plus, et de nuit évidemment ! Nous avons déjà vécu ça, ayant habité de nombreuses années au bord d'une voie ferrée et nous avons déménagé pour ne plus subir ces nuisances ».
82	Montbeton	« 1) Prolonger le déblai sur une distance plus importante (en direction du canal) 2) Protection acoustique réalisée par un merlon (suffisamment haut pour masquer les caténaires) qui soit "appuyé" sur un mur absorbant (côté rail). 3) Construction d'une voie sans ballast sur la longueur du tracé longeant les habitations pour atténuer le bruit et les vibrations (technique déjà utilisée dans d'autres pays) ».
82	Castelnau d'Estretfonds	« Comme indiqué par mon association, je demande des protections acoustiques importantes autant pour les travaux que pour la réalisation du projet, des isolations extérieures, des doubles vitrages renforcés, une remise en état du chemin et un viaduc sur le chemin d'Encaulet au lieu d'un pont ».

82	Pompignan	« Pour ma part, mon habitation se situant à moins de 50 m d'un ouvrage traversant la N20 et le Canal du Midi, le problème qui se pose sera un problème acoustique et vibration dans le sol. Pour le reste, l'insertion du projet de cette ligne me semble bien étudiée ; le seul bémol étant de savoir quelle est l'efficacité des écrans antibruit. En ce qui me concerne, je me vois mal habiter à proximité de ce tracé ».
82	Saint-Michel	« Nous souhaiterions que les protections acoustiques et l'aménagement paysager couvrent l'intégralité de la zone sensible d'habitations (du pont du ruisseau jusqu'à la chapelle). L'aménagement paysager devra être assez dense et haut pour protéger les habitations situées sur la partie haute du quartier ».
31	Saint-Rustice	« La maison dont nous sommes propriétaires à St Rustice aménagée en 5 appartements T3 locatifs est particulièrement soumise aux nuisances acoustiques (à environ 100 m de la voie). Nous demandons que le mur antibruit prévu soit le plus élevé possible et prolongé jusqu'à l'entrée des tunnels de Pompignan ».

4.3.2 Principaux enseignements

La thématique des protections acoustiques est la plus récurrente avec 50 avis. Ils concernent principalement des demandes d'équipements plus nombreux et plus performants et sont synthétisés ci-dessous :

- Demandes d'augmentation du linéaire de protection acoustique :
 - en installant des murs antibruit sur toute la traversée des villes, y compris dans les quartiers peu ou pas urbanisés,
 - en prenant en compte l'habitat isolé en zone rurale,
 - en prenant en compte l'activité des habitats concernés (exemple : aménagements touristiques) ;
- Demandes de modernisation des murs antibruit existants (sortie de Bordeaux) ;
- Demandes d'équipements de protection acoustique de qualité élevée ;
- Demandes de construction de la ligne en sections enterrées plutôt qu'en remblai, afin de limiter la propagation des nuisances sonores ;
- Proposition de recours à une voie sans ballast, jugée moins bruyante, à la manière de ce que pratiquent certains pays européens.

Des demandes portent également sur les nuisances sonores en phase de travaux : il est demandé à RFF de limiter les travaux de nuit et de prendre en compte les vibrations liées au chantier.

4.3.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants

Sources et mesures du bruit

Le bruit constitue l'un des principaux enjeux d'intégration des lignes nouvelles dans l'environnement.

Le bruit ferroviaire a plusieurs origines dont l'importance varie avec la vitesse du train :

- bruit de roulement résultant du contact roue/rail, qui est prépondérant aux faibles vitesses,
- bruit de traction provenant des moteurs et ventilateurs, qui est prépondérant aux vitesses moyennes,
- bruit aérodynamique lié à la pénétration dans l'air, qui est prépondérant pour des vitesses élevées, supérieures à 300 km/h.

Pour définir les besoins en termes de protections acoustiques, deux méthodes sont appliquées : la modélisation en 3 dimensions de l'environnement du réseau ferroviaire et des mesures de bruit sur les propriétés des riverains des voies ferrées.

Protections acoustiques

RFF a une obligation de résultat quant au respect des seuils réglementaires. Des mesures seront effectuées dans ce sens pendant les travaux puis en période d'exploitation, et contrôlées par le comité de suivi des engagements de l'Etat. Si les protections ne respectent pas les seuils réglementaires, RFF aura l'obligation de les mettre en conformité.

RFF privilégie la protection à la source du bruit, qui permet de diminuer la gêne à l'intérieur mais aussi à l'extérieur des bâtiments sensibles. La solution la plus couramment utilisée consiste en l'édification d'écran acoustique ou de butte de terre (merlon) au plus près de la voie. Pour les bâtiments isolés, et ceux pour lesquels la mise en place d'un écran ou d'un merlon n'est pas suffisante ou n'est pas possible, des protections de façade sont prévues. Elles consistent pour l'essentiel à la pose d'huisseries (porte-fenêtre) à double vitrage acoustique.

C'est aussi en améliorant la qualité de la voie que les nuisances sonores peuvent être réduites : pose de longs rails soudés, pose de traverses en béton ...

En outre, des recherches sur le matériel roulant ont permis des gains substantiels sur les émissions sonores, en particulier sur les TGV et les TER : diminution du nombre d'essieux, amélioration de l'aérodynamique. Les efforts se concentrent actuellement sur le système de freinage afin d'améliorer l'état de surface des roues.

Les protections acoustiques répondront aux normes en vigueur et seront installées partout où cela sera nécessaire, sur les portions de ligne qui longent les habitations. Elles tiendront compte des bâtis existants et des projets en cours de réalisation. Dans le cas de constructions ultérieures à celle de la ligne nouvelle, il reviendra à l'aménageur de prendre les dispositions nécessaires pour mettre les bâtiments en conformité avec les règlements d'environnement sonore. Le dispositif sera utilement complété par des aménagements paysagers pour garantir une continuité des équipements.

Sortie de Bordeaux

Des participants s'interrogent sur la manière dont RFF a pris en compte les spécificités liées à l'habitat vertical. RFF applique sur cette portion de la ligne la même exigence que pour l'ensemble du tracé. La présence et le dimensionnement des protections acoustiques sont déterminés par des modélisations en 3 dimensions. Si l'environnement des lignes présente une forte densité d'habitat vertical, la modélisation est réalisée étage par étage.

Dans le cas où des équipements de protection acoustique existent déjà, ils ont été pris en compte dans les modélisations. Si leur efficacité est jugée insuffisante, des mesures correctives seront étudiées par RFF.

D'autres éléments de réponse sont disponibles dans le bilan de la concertation spécifique à la sortie de Bordeaux. Vous pouvez consulter et télécharger ce document sur www.gpso.fr, rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de concertation gares et haltes ».

4.4 Thématique « ouvrages d'art »

4.4.1 Observations recueillies

Dpt	Commune	Observation
47	Agen	« Les mesures d'insertion me paraissent très insuffisantes car la ligne LGV dénaturerait moins le paysage si celle-ci était en tranchée ouverte, couverte ou semi enterrée. Pourquoi, hormis le coût, ces solutions ne sont pas étudiées ? De même, une voie semi enterrée ou enterrée permettrait de s'affranchir de la présence de la balise de la DGAC. Les contraintes hydrauliques ne sont pas incontournables, et les coûts de démolition de bâtiments ou d'installations existantes doivent permettre de palier aux surcoûts de gestion des contraintes hydrauliques... »
47	Layrac	« Le passage de l'autoroute à Sérignac aurait moins d'impact sur le paysage et les riverains si la voie passait sous l'autoroute. Cependant pour moi, la meilleure solution pour préserver le paysage et faciliter le transport des lot-et-garonnais serait de faire passer la LGV près des voies existantes ».
64	Saint-Jean de Luz	« Il faut une ligne enterrée ou en tranchée couverte au maximum ».
82	Saint-Michel	« Il me semble essentiel de préserver les habitants non seulement des nuisances acoustiques mais également des désagréments visuels induits pas la ligne LGV. Au niveau de la zone de Monbrison, dans le Tarn et Garonne, qui est une zone à dominante bâti dense, la réalisation d'un tunnel me semblerait être une alternative acceptable afin de réduire les nuisances. Je vous rappelle que cette zone est déjà impactée par le passage à proximité de l'autoroute et d'une route départementale. Un effort en ce sens serait souhaitable afin que les riverains de cette zone n'aient pas le sentiment d'être "sacrifiés" ».
82	Caumont	« J'ai pris connaissance des modifications des routes D15 et D12 sur la commune de Caumont ; ces modifications mettent en péril les exploitations agricoles et impactent l'environnement. Je suggère que le passage de ces nouvelles routes sur la voie LGV soit transformé en un passage inférieur (tunnel) sous la voie LGV en prenant comme tracé la D12 ».
82	St-Porquier	« En 1875, la crue de la Garonne a coûté la vie en France à 400 personnes. En 1952, la Garonne a emporté le remblai de la voie Castelsarrasin-Beaumont de Lomagne en bas du hameau de St-Martin. Nous demandons la construction d'un viaduc pour le respect de la loi préfectorale, pour les personnes et les biens, l'environnement. Non au remblai qui va noyer la vallée de la Garonne ».
82	Montbeton	« Je pense que le tracé doit être enterré de 4 mètre au minimum au niveau du carrefour de la Croix de l'Agneau jusqu'à la route après le Pradas. C'est obligatoire pour protéger toutes les maisons impactées ».
82	Montbeton	« Les mesures d'insertions proposées ne sont pas satisfaisantes. Dans les zones d'habitation plus dense : Croix de l'Agneau, Pradas, ... vous nous proposez des aménagements paysagés plutôt que des passages en tranchées ouvertes voire couvertes ». Pourquoi ?

82	Montbeton	« Le passage de la LGV sous le canal reliant Montech à Montauban paraît être inévitable, et est dans la continuité de la tranchée couverte. Ce bel ouvrage emprunté régulièrement par des bateaux de tourisme, des marcheurs ou encore des cyclistes ne peut être dénaturé par une LGV. De plus, depuis cette année un parcours nautique au départ de Montech pour rejoindre Montauban a été mis en place, avec un projet de circuit par le Tarn. Des investissements ont été engagés pour pérenniser ce site, avec notamment la mise en place de fer pour éviter l'effondrement des bords et le dragage du fond pour permettre aux péniches les plus encombrantes une navigation aisée ».
82	Lacourt-Saint-Pierre	« Ce serait mieux si la ligne était enterrée vers La Croix de l'Agneau (tunnels) ».
82	Bressols	« Sur ma commune, Bressols, le remblai prévu a forcément un impact environnemental. Je pense donc que les mesures d'insertion proposées sur Bressols sont insuffisantes et que la réalisation d'un viaduc sur ce tronçon permettrait de diminuer l'impact ».
31	Saint-Rustice	« Nous avons un viaduc prévu qui s'est transformé en butte de terre en quelques semaines nous allons nous retrouver enclavés, ce qui est inacceptable. Pourquoi avoir renoncé au viaduc ? »
31	Saint-Rustice	« Nous ne voulons pas perdre notre cadre de vie et nous retrouver dans une enclave, ce qui pour nous est inacceptable. Nous demandons pour le tronçon de la plaine de St-Rustice de faire un viaduc conçu de façon à avoir un ouvrage d'art transparent. D'autre part, nous voulons une négociation équitable pour les riverains qui veulent partir et ce dans le meilleur délai. L'incertitude dans laquelle nous nous trouvons entraîne un stress important et se reporte sur notre santé ».
31	Saint-Rustice	« Votre projet de départ par un viaduc s'est transformé en quelques semaines en une butte de terre de 12m de hauteur. Et après ? Habitants de la plaine, nous allons perdre notre cadre de vie et surtout nous allons nous retrouver enclavés, ce qui est inacceptable. Nous demandons pour ceux qui désirent rester que le viaduc soit fait à la place de cette butte de terre. Et pour ceux qui désirent partir : une négociation équitable et cela dans les meilleurs délais. Nous nous retrouvons dans une incertitude qui est insupportable qui entraîne un stress qui se répercute sur notre santé. Nos maisons vont perdre de leur valeur, elles seront invendables ».
31	Saint-Rustice	« Nous sommes proches du tracé de la LGV qui est dans une plaine inondable et en plus nous allons avoir un pont à 150m pour la réalisation des travaux. De plus maintenant une butte de 12m de hauteur et peut-être encore d'autre construction d'ouvrages. Tout cela impacte la sérénité de notre quotidien ainsi que la santé ».
31	Saint-Rustice	« Pourquoi le viaduc a-t-il été réduit et remplacé par un remblai ? »
31	Saint-Rustice	« Il faut remplacer les remblais par le viaduc initial ».
31	Saint-Rustice	« Je demande que les accès au canal soient toujours possibles (côté limitrophe) ainsi que la réfection des voiries suite à la reconstruction du pont de St-Rustice et la réfection complète de la route des camps grands. Pour info, voir le DVD (Ponts et viaducs) de la ligne LGV Paris-Marseille ».

4.4.2 Principaux enseignements

Pour les participants, le recours aux ouvrages d'art peut dans certains cas permettre d'atténuer l'impact visuel et sonore de la LGV. Les principaux enseignements sont les suivants :

- le recours à des sections enterrées est proposé avec les objectifs suivants :
 - éviter les habitations et les surfaces agricoles ; il est précisé en ce sens que le moindre nombre d'acquisition peut compenser en partie le coût plus élevé d'une ligne enterrée ;
 - réduire voire éliminer les nuisances visuelles ;

- réduire les nuisances sonores ;
- limiter l'impact paysager ;
- le recours à des sections en viaduc est demandé dans les cas suivants :
 - prévenir les risques d'inondation en permettant l'écoulement des eaux pluviales et des crues ;
 - prendre en compte l'enjeu paysager fort : un viaduc (plus « transparent ») est jugé par les participants préférable à un remblai ;
 - permettre un franchissement par mode de déplacement doux (vélo, piéton) plus aisé.

4.4.3 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants

Alternatives aux passages en déblai ou en remblai

La plus grande partie de la ligne est constituée de portions en déblai ou en remblai. Dans certains cas très particuliers (franchissement de cours d'eau ou de réseaux, bâti dense, impact paysager majeur...), RFF a étudié d'autres solutions techniques :

- solutions enterrées : tunnel, tranchée couverte ou tranchée ouverte,
- solutions aériennes : viaduc.

De manière générale, les solutions en remblai et en déblai présentent le meilleur équilibre technico-économique. L'objectif des mesures d'insertion est d'intégrer au mieux les passages en déblai ou en remblai dans l'environnement humain et naturel. Précisons également, en particulier dans les zones rurales, que les remblais sont plus faciles à intégrer dans le paysage (par des plantations par exemple).

4.5 Suggestions complémentaires

4.5.1 Thèmes abordés et principaux enseignements

Des **ajustements de tracé** sont principalement demandés dans le cadre de situations personnelles. Les participants dont la maison, la propriété ou l'exploitation agricole sont directement touchées par le tracé, demandent sa modification. C'est aussi le cas lorsque le tracé passe trop près.

Les participants ont exposé les avantages et les inconvénients des variantes qui restaient à l'étude jusqu'au Comité de Pilotage du 9 janvier 2012.

Les **questions d'acquisitions et d'indemnités** restent des préoccupations récurrentes. Les participants à la consultation se posent plusieurs types de question :

- Quelles seront les propriétés expropriées ?
- Est-il possible d'accélérer la procédure d'acquisition dans le cas précis où le propriétaire du bien aurait déjà quitté les lieux, et ce dans le but de lui éviter de payer une taxe foncière sur ce bien ?
- Est-il possible d'établir un périmètre de 500 m autour des voies, au sein duquel les habitants seront indemnisés ?

Les participants s'interrogent également sur les **critères qui ont guidé la définition du tracé**. Selon eux, le milieu humain n'est pas suffisamment pris en considération dans les études, comparativement au milieu naturel. Les participants demandent notamment à RFF

une attention particulière en ce qui concerne les cours d'eau. Il est rappelé l'importance de permettre les écoulements en cas de fortes pluies et de maintenir les zones humides.

Les **gares** sont une nouvelle fois abordées. Les participants veulent par exemple connaître dès à présent la fréquence des dessertes.

4.5.2 Premiers éléments de réponses aux interrogations des habitants

Les acquisitions foncières

La liste précise des parcelles et constructions à acquérir n'est pas encore définie. En effet, jusqu'à la décision ministérielle (2012) et la Déclaration d'utilité publique (2014-2015), le projet peut évoluer et par conséquent les biens à acquérir.

La définition des parcelles devant être acquises ne pourra être réalisée qu'à partir de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), en 2014 ou 2015. RFF rencontrera alors l'ensemble des propriétaires situés sur les emprises du projet afin de leur indiquer si leur bien doit être acquis pour les besoins du projet et si oui, selon quel calendrier.

Néanmoins, RFF et ses partenaires cofinanceurs réfléchissent à la possibilité de pouvoir procéder à des acquisitions avant la DUP. Ces acquisitions par anticipation concerneraient les propriétaires qui seraient dans l'obligation de vendre leur bien pour des raisons personnelles ou professionnelles : mutation, ...

Concernant l'évaluation financière du bien, RFF a précisé que ce n'était pas lui qui fixait le montant du bien mais France Domaines, expert foncier rattaché depuis 1952 à la direction générale des impôts. Le bien est évalué par rapport au prix constaté sur le marché de l'immobilier au moment où s'effectue la transaction en référence à des situations équivalentes (à proximité ou dans des communes limitrophes) sans projet ferroviaire.

RFF a réalisé 3 fiches d'information sur la procédure d'acquisition :

- une fiche « Acquisitions des bâtiments d'activités artisanales, industrielles ou commerciale »,
- une fiche « Acquisitions des propriétés bâties »,
- une fiche « Acquisitions des terres agricoles, sylvicoles et viticoles ».

Ces fiches sont disponibles sur le site Internet www.gpso.fr.

La prise en compte de l'environnement humain et naturel

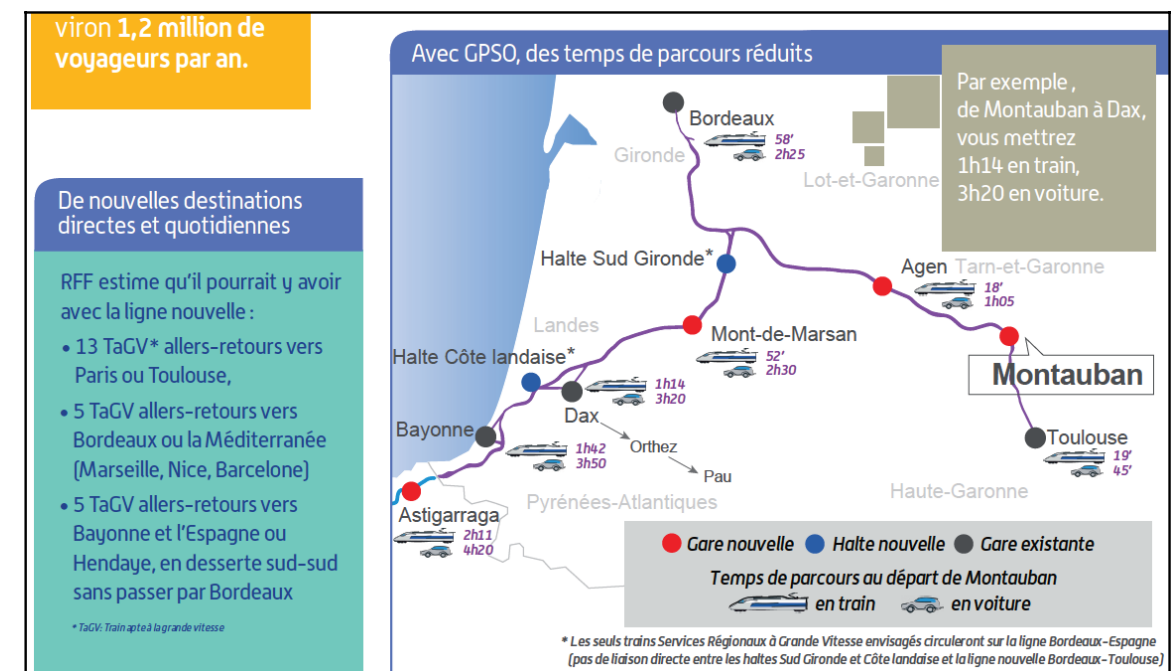
Pour la conception des deux lignes nouvelles, l'environnement humain est pris en considération à chaque stade des études. Mais il l'est au même titre que le respect de la biodiversité. Afin de concilier le respect à la fois des hommes et de la biodiversité, une méthode propre au GPSO a été mise en œuvre. Elle a consisté à identifier les zones sensibles des territoires (ainsi que les opérations en cours ou prévues) afin de les éviter au maximum. Le tracé optimisé est donc celui qui évite au maximum les zones sensibles. Mais éviter au maximum ne signifie pas éviter systématiquement. Dans le cas où le projet traverse une zone sensible, des mesures sont mises en œuvre pour protéger l'environnement, l'habitat et pour réduire ou compenser les impacts occasionnés : construction d'ouvrages d'art (viaduc ou tunnel), rétablissements des circulations, protections acoustiques et visuelles, ...

Les gares et dessertes

De nombreuses questions sur les gares ont été posées lors des précédentes consultations par les utilisateurs actuels et futurs des trains. L'arrivée des deux lignes nouvelles va

permettre d'améliorer significativement la desserte du Sud-ouest, grâce à la création ou à l'aménagement de 11 gares et haltes, en plus des gares existantes. C'est pourquoi RFF a décidé d'organiser une concertation sur ces gares/haltes afin d'informer le plus largement possible les habitants et les usagers, et d'enrichir les projets d'aménagement envisagés.

Les 11 gares et haltes prévues dans le cadre du GPSO ont fait l'objet de concertations spécifiques. Des informations plus détaillées sont disponibles dans les documents d'information et les bilans de ces concertations, consultables sur www.gpso.fr. Le nombre de dessertes quotidiennes par TaGV et les temps de parcours entre les différentes gares sont notamment précisés.



Extrait de la plaquette de concertation sur la gare nouvelle de Montauban

5. CONCLUSION

Ce quatrième temps de la consultation a permis à RFF d'identifier les sujets de préoccupation et les attentes des participants en matière de mesures d'insertion environnementale des deux lignes nouvelles.

La prise en compte de l'environnement humain est une préoccupation majeure pour les habitants ; les mesures d'insertion mises en œuvre devront, en priorité, permettre de le protéger efficacement.

Les participants ont une nouvelle fois manifesté leur intérêt pour les questions liées aux acquisitions de biens et à la desserte des agglomérations du Sud-ouest. RFF continuera de faire de ces sujets des thèmes prioritaires.

Ce temps de consultation aura également rempli un objectif pédagogique en présentant au public les différents dispositifs d'insertion envisageables.

6. ANNEXES

Annexe 1 : lettre GPSO n°11 : article sur le 3^e temps de la consultation

La lettre d'information n°11 est disponible sur gpso.fr, Rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

Lettre d'information n°11

Septembre 2011

www.gpso.fr

 RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mesures d'insertion des lignes nouvelles et programme des gares : donnez-nous votre avis

Grâce à l'implication des habitants lors des précédents temps de consultation du public et à la concertation menée avec les acteurs locaux, RFF a proposé au Comité de pilotage le 23 juin dernier une hypothèse de tracé à approfondir. Cette hypothèse a été retenue sur la quasi-totalité des deux lignes nouvelles. Entre juin et septembre 2011, des études complémentaires ont été menées dont les résultats sont soumis à votre avis ainsi que les projets de gares et points de desserte (haltes).

4^{ème} temps de consultation du public sur le tracé optimisé

Le 4^{ème} et dernier temps de consultation constitue une nouvelle étape-clé du GPSO puisqu'il porte sur le tracé optimisé et les mesures d'insertion proposées par RFF. Les avis exprimés permettront à RFF d'affiner ses propositions avant de présenter fin 2011/début 2012 le tracé final au Comité de pilotage, puis à la décision du Ministère chargé des Transports. Cela permettra de préparer l'enquête d'utilité publique du projet des deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne prévue pour 2013.

Pour concilier la construction des deux lignes nouvelles et le respect des hommes et de la biodiversité, une méthode propre au GPSO a été mise en œuvre. Elle a consisté à identifier les zones sensibles des territoires (ainsi que les opérations en cours ou prévues) afin de les éviter au maximum. Le tracé optimisé est donc celui qui évite au maximum les zones sensibles. Mais éviter au maximum ne signifie pas éviter systématiquement. Dans le cas où le projet traverse une zone sensible, des mesures sont mises en œuvre pour protéger l'environnement, l'habitat et pour réduire ou compenser les impacts occasionnés : construction d'ouvrages d'art (viaduc ou tunnel), réajustements des circulations, protections acoustiques et visuelles, etc.

En plus des gares existantes, 11 gares et haltes vont être réalisées ou aménagées pour diffuser localement les apports de la grande vitesse.

- 3 gares nouvelles pour les TGV** : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan
- 2 gares existantes aménagées : Dax et Bayonne
- 2 haltes pour des services régionaux à grande vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Éscaudes) et Côteslandaise (Saint-Geours-de-Maremne)
- 4 gares/haltes TER reconstruites en sortie sud de Bordeaux : Bégles, Villeneuve d'Ornon, Cadajac et Saint-Médard-d'Éjrans.

**Concertation publique pour les 5 gares TGV (existantes et nouvelles), concertation préalable à l'enquête publique au titre de l'article L.100-2 du Code de l'urbanisme pour les 2 haltes SRGV et 4 gares/haltes TER. ** SRGV : Train rapide à la Grande Vitesse

La concertation publique sur les gares et haltes

Vous avez été nombreux à nous poser lors des précédentes consultations des questions sur les gares et à demander à être informés sur ce sujet qui concerne directement les utilisateurs actuels et futurs des trains. L'arrivée des deux lignes nouvelles va permettre d'améliorer significativement la desserte du Sud-ouest, grâce à la création ou à l'aménagement de 11 gares et haltes, en plus des gares existantes. C'est pourquoi RFF a décidé d'organiser une concertation sur ces gares/haltes afin d'informer le plus largement possible les habitants et les usagers, et d'enrichir les projets d'aménagement envisagés.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité locale grâce aux haltes/gares nouvelles ou réaménagées mais surtout grâce à la connexion entre trains régionaux et trains aptes à la grande vitesse. Cette amélioration de la mobilité par un mode de transport non polluant et économique en énergie est aussi un formidable outil d'aménagement du territoire. En effet, autour des gares actuelles ou nouvelles, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires... Ces réflexions sont menées en concertation avec les collectivités territoriales concernées, afin d'aboutir à des projets partagés et porteurs des dynamiques locales.

Les nouvelles gares seront aussi des gares plus modernes, avec une offre de services améliorée : espaces d'attente plus confortables, quais élargis, accès facilités pour les personnes à mobilité réduite, espaces d'informations optimisés... Enfin, les gares de demain seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport afin de favoriser l'usage du train : réorganisation des transports publics, aménagement de pistes cyclables, zones plus importantes pour le stationnement des bus, des voitures... Toutes ces améliorations vont contribuer significativement à une meilleure mobilité et à un aménagement optimisé de nos territoires.

Le 3^{ème} temps de consultation du public du mois de mai dernier concernait les résultats de la comparaison des différentes hypothèses de tracé, retrouvez le bilan de ce 3^{ème} temps en ligne sur www.gpso.fr



Annexe 2 : liste des 147 communes concernées par le projet

Gironde :

ARBANATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES
BALIZAC
BEAUTIRAN
BEGLES
BERNOS-BEAULAC
BORDEAUX
BOURIDEYS
CADAUJAC
CAPTIEUX
CASTRES-GIRONDE
CAZALIS
CUDOS
ESCAUDES
GOUALADE

ILLATS
LANDIRAS
LERM-ET-MUSSET
LUCMAU
MARIONS
PORTETS
PRECHAC
SAINT-LEGER-DE-BALSON
SAINT-MEDARD-D'EYRANS
SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
SAINT-SELVE
VILLENAVE-D'ORNON
VIRELADE

Landes :

ANGOUME
ARUE
BEGAAR
BENESSE-MAREMNE
BEYLONGUE
BOURRIOT-BERGONCE
CANENX-ET-REAUT
CARCEN-PONSON
CERE
GELOUX
GOURBERA
HERM
LABENNE
LALUQUE
LESGOR
LUCBARDEZ-ET-BARGUES
MAGESCQ
MEES
ONDRES

ORX
OUSSE-SUZAN
PONTONX-SUR-L'ADOUR
POUYDESSEAUX
RETJONS
RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
ROQUEFORT
SAINT-AVIT
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
SAINT-MARTIN-D'ONEY
SAINT-PAUL-LES-DAX
SAINT-VINCENT-DE-PAUL
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
SAINT-YAGUEN
SARBAZAN
SAUBRIGUES
TARNOS
UCHACQ-ET-PARENTIS

Lot-et-Garonne :

AMBRUS
BOE
BRAX
BRUCH
BUZET-SUR-BAISE
CAUDECOSTE
COLAYRAC-SAINT-CIRQ
ESTILLAC
FALS
FARGUES-SUR-OURBISE
FEUGAROLLES
HOUEILLES

LAYRAC
LE PASSAGE
MOIRAX
MONGAILLARD
MONTESQUIEU
POMPIEY
POMPOGNE
ROQUEFORT
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS
SAINT-MARTIN-CURTON
SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
SAUMEJAN

SAUVETERRE-SAINT-DENIS
SERIGNAC-SUR-GARONNE

VIANNE
XAINTRAILLES

Pyrénées Atlantiques :

AHETZE
ARBONNE
ARCANGUES
ASCAIN
BASSUSSARRY
BAYONNE
BIRIATOU
CIBOURE

LAHONCE
MOUGUERRE
SAINT-JEAN-DE-LUZ
SAINT-PEE-SUR-NIVELLE
SAINT-PIERRE-D'IRUBE
URRUGNE
USTARITZ
VILLEFRANQUE

Tarn-et-Garonne :

ANGEVILLE
AUVILLAR
BRESSOLS
CAMPSAS
CANALS
CASTELFERRUS
CASTELMAYRAN
CASTELSARRASIN
CAUMONT
CORDES-TOLOSANNES
DONZAC
DUNES
ESCATALENS
FABAS
GARGANVILLAR
GRISOLLES

LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE
LABASTIDE-SAINT-PIERRE
LACOURT-SAINT-PIERRE
LE PIN
MERLES
MONTAUBAN
MONTBARTIER
MONTBETON
POMPIGNAN
SAINT-AIGNAN
SAINT-CIRICE
SAINT-LOUP
SAINT-MICHEL
SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
SAINT-PORQUIER

Haute-Garonne

CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS
FRONTON
GRENADE-SUR-GARONNE
SAINT-JORY
SAINT-RUSTICE

Annexe 3 : liste des 162 points de consultation

HAUTE-GARONNE (31)

Mairies

BOULOC	LESPINASSE
BRUGUIERE	SAINT-JORY
CASTELNAU D'ESTRETEFONDS	SAINT-RUSTICE
FRONTON	SAINT-SAUVEUR
GRENADE-SUR-GARONNE	VILLENEUVE-LES-BOULOC

Autres points

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT DES
MIDI PYRENEES
Cité administrative - boulevard Armand Duportal
31074 Toulouse cedex 10

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND TOULOUSE
6 rue René Leduc
31505 Toulouse cedex 5

GIRONDE (33)

Mairies

ARBANATS	ILLATS
AYGUEMORTE-LES-GRAVES	LANDIRAS
BALIZAC	LERM-ET-MUSSET
BEAUTIRAN	LUCMAU
BEGLES	MARIONS
BERNOS-BEAULAC	PORTETS
BORDEAUX	PRECHAC
BOURIDEYS	SAINT-LEGER-DE-BALSON
CADAUJAC	SAINT-MEDARD-D'EYRANS
CAPTIEUX	SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
CASTRES-GIRONDE	SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET
CAZALIS	SAINT-SELVE
CUDOS	VILLENAVE-D'ORNON
ESCAUDES	VIRELADE
GOUALADE	

Autres points

CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE
Esplanade Charles de Gaulle
33000 Bordeaux cedex

CONSEIL REGIONAL AQUITAINE

14 rue François de Sourdis
33000 Bordeaux cedex

PREFECTURE DE LA REGION AQUITAINE

Esplanade Charles de Gaulle
33077 Bordeaux cedex

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DE GIRONDE

2 rue Jules Ferry - Cité administrative - Boîte 55
33200 Bordeaux cedex

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX (CUB)

Esplanade Charles de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CAPTIEUX GRIGNOLS

56 allée Saint Michel
33690 Grignols

LANDES (40)

Mairies

ANGOUME	ONDRES
ARUE	ORX
BEGAAR	OUSSE-SUZAN
BENESSE MAREMNES	PONTONX-SUR-L'ADOUR
BEYLONGUE	POUYDESSEAUX
BOURRIOT-BERGONCE	RETJONS
CANENX-ET-REAUT	RIVIERE-SAAS-ET-GOURBY
CARCEN-PONSON	ROQUEFORT
CERE	SAINT-AVIT
DAX	SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE
GELoux	SAINT-MARTIN-D'ONEY
GOURBERA	SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX
HERM	SAINT-PAUL-LES-DAX
LABENNE	SAINT-VINCENT-DE-PAUL
LALUQUE	SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
LESGOR	SAINT-YAGUEN
LUCBARDEZ-ET-BARGUES	SARBAZAN
MAGESCQ	SAUBRIGUES
MEES	TARNOS
MONT-DE-MARSAN	UCHACQ-ET-PARENTIS

Autres points

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND DAX
15 avenue de la gare
40100 Dax

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DES LANDES
351 boulevard Saint Médard
40012 Mont-de-Marsan

CONSEIL GENERAL DES LANDES
23 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

PREFECTURE DES LANDES
26 rue Victor Hugo
40000 Mont-de-Marsan

LE MARSAN AGGLOMERATION
575 avenue Maréchal Foch
40003 Mont-de-Marsan

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE MAREMNE ADOUR COTE-SUD
Allée des Camélias
40230 Saint Vincent de Tyrosse

LOT-ET-GARONNE (47)

Mairies

AMBRUS	LE PASSAGE
BOE	MONTGAILLARD
BRUCH	MONTESQUIEU
BUZET-SUR-BAISE	PINDERES
CAUDECOSTE	POMPIEY
COLAYRAC-SAINT-CIRQ	POMPOGNE
FALS	SAINT-MARTIN-CURTON
FARGUES-SUR-OURBISE	SAINT-NICOLAS-DE-LA-BALERME
FEUGAROLLES	SAUVETERRE-SAINT-DENIS
HOUEILLES	VIANNE
LAYRAC	XAINTRAILLES

Autres points

PREFECTURE DU LOT ET GARONNE
Place de Verdun
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DU LOT-ET-GARONNE
Cité administrative Lacuée
47000 Agen

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DU LOT-ET-GARONNE
1722 avenue de Colmar
47000 Agen

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)

Mairies

ARCANGUES
BAYONNE

Autres points

PREFECTURE DES PYRENEES-ATLANTIQUES
2 rue du Maréchal Joffre
64021 Pau cedex
2 avenue allées marines
64100 Bayonne

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DES PYRENEES ATLANTIQUES
Boulevard Tourasse
64032 Pau cedex

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DES PYRENEES ATLANTIQUES
Pôle urbanisme Côte Basque
8 esplanade Europe
64600 Anglet

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CÔTE BASQUE ADOUR
15 avenue Maréchal Foch
64115 Bayonne Cedex

CONSEIL GENERAL DES PYRENEES ATLANTIQUES
64 avenue Jean Biray
64000 Pau cedex 9

TARN-ET-GARONNE (82)

Mairies

ANGEVILLE	CAMPSAS
AUVILLAR	CANALS
BRESSOLS	CASTELFERRUS

CASTELMAYRAN
CASTELSARRASIN
CAUMONT
CORDES-TOLOSANNES
DONZAC
DUNES
ESCATALENS
FABAS
GARGANVILLAR
GRISOLLES
LABASTIDE-SAINT-PIERRE
LACOURT-SAINT-PIERRE
LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE

LE PIN
MERLES
MONTAUBAN
MONTBARTIER
MONTBETON
MONTECH
POMPIGNAN
SAINT-AIGNAN
SAINT-CIRICE
SAINT-LOUP
SAINT-MICHEL
SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
SAINT-PORQUIER

Autres points

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DU TARN-ET-GARONNE
2 quai de Verdun BP 775
82013 Montauban cedex

PREFECTURE DU TARN-ET-GARONNE
2 allée de l'empereur BP 779
82013 Montauban cedex

CONSEIL GENERAL DU TARN-ET-GARONNE
100 boulevard Hubert Gouze BP 783
82013 Montauban cedex

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND MONTAUBAN
35 boulevard Danemark
82000 Montauban cedex

Annexe 4 : annonces de la consultation dans les médias

Annonces presse

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

Du 10 au 29 octobre 2011
4^{ème} et dernier temps de consultation du public
sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion*
Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr ou dans les 170 points de consultation**

Du 10 octobre au 5 novembre 2011
Concertation publique
sur les 11 gares et haltes ferroviaires prévues
pour diffuser localement les apports de la grande vitesse :
Gironde : Bègles, Cadaujac, Captieux/Escaudes, Saint-Médard d'Eyrans, Villenave d'Ornon.
Landes : Dax, Mont-de-Marsan, Saint-Geours-de-Maremne
Lot-et Garonne : Agen
Pyrénées-Atlantiques : Bayonne
Tarn-et Garonne : Montauban.

sur la suppression des 7 passages à niveau au sud de Bordeaux :
Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-les-Graves.
Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr ou dans les 29 points de concertation**

* pour les départements 31, 33, 40, 47 et 82. Pour le département 64, la consultation aura lieu du 15 au 30 novembre 2011.
** listes disponibles sur www.gpso.fr



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Encart dans Sud Ouest / Dépêche du Midi

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

La consultation du Public
4^{ème} et dernier temps :
le tracé optimisé
et ses mesures d'insertion
du 21 novembre au 3 décembre 2011

Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr
ou dans les points de consultation du département 64*

*liste disponible sur www.gpso.fr



Encart dans Sud Ouest, édition Pays Basque

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

La consultation du Public
4^{ème} et dernier temps :
le tracé optimisé et ses mesures d'insertion
du 21 novembre au 3 décembre 2011

Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr ou dans les points de consultation du département 64*

*liste disponible sur www.gpso.fr



Encart dans le Journal du Pays Basque

GRAND PROJET FERROVIAIRE **GPSO** Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

AVIS DE CONCERTATION DU PUBLIC
du 10 octobre au 5 novembre 2011

Réseau Ferré de France organise une concertation du public sur :

- les 11 gares et haltes ferroviaires prévues pour diffuser localement les apports de la grande vitesse. En Gironde : Bègles, Cadaujac, Captieux/Escaudes, Saint-Médard d'Eyrans, Villenave d'Ornon. Dans les Landes : Dax, Mont-de-Marsan, Saint-Geours de Maremne. Dans le Lot-et-Garonne : Agen. Dans les Pyrénées-Atlantiques : Bayonne. Dans le Tarn-et-Garonne : Montauban.
- la suppression de 7 passages à niveau, au sud de Bordeaux, entre Cadaujac et Ayguemorte-les-Graves. Cette concertation est organisée sur 29 points de concertation (liste sur le site dédié) et par Internet.

Réseau Ferré de France organise également le 4^{ème} et dernier temps de consultation sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion. Cette consultation est organisée dans les six départements concernés par le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : du 10 au 29 octobre 2011 pour les départements 31,33,40,47 et 82 et du 15 au 30 novembre 2011 pour le département 64.

Informez-vous et donnez votre avis sur www.gpso.fr



Encart dans le Monde

Articles de presse et annonces radio

- Le Journal du Pays Basque, 6 octobre 2011
Consultation sur l'aménagement de la gare
- AFP, 7 octobre 2011
LGV: lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
- France Bleu Pays Basque et France Bleu Touraine, 7 octobre 2011
Journal régional de 18h
- Sud Ouest, 7 octobre 2011
Contours de la gare LGV
- Objectif Aquitaine, la Lettre, 7 octobre 2011
Quatrième consultation du public
- Aujourd'hui en France, 8 octobre 2011
Un avis sur la LGV ?
- Sud Ouest, 8 octobre 2011
Le tracé de la LGV sera arrêté le 9 janvier

- [Aqui.fr, 8 octobre 2011](#)
Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest
- [France Soir, 8/9 octobre 2011](#)
Quand la SNCF consulte le public
- [La Correspondance économique, 10 octobre 2011](#)
Consultation
- [Nostalgie Toulouse, 10 octobre 2011](#)
Journal régional de 6h
- [20 Minutes Bordeaux, 10 octobre 2011](#)
Votre avis sur les futures gares LGV
- [Direct Bordeaux 7, 10 octobre 2011](#)
Consultation : la dernière ligne droite
- [Sud Ouest, 10 octobre 2011](#)
Concertation publique sur l'aménagement de la gare en vue de la LGV
- [France Bleu Pays Basque, 10 octobre 2011](#)
Journaux régionaux de 6h, de 7h et de 8h
- [France Bleu Gironde, 10 octobre 2011](#)
Journal régional de 6h
- [Virgin Radio Pau, 10 octobre 2011](#)
Informations locales de 8h30
- [Le Moniteur, la quotidienne, 10 octobre 2011](#)
LGV: lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
- [La République des Pyrénées et L'Eclair, 10 octobre 2011](#)
LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
- [Le Petit bleu de l'Agenais et La Dépêche du Midi, 11 octobre 2011](#)
Gare : Estillac refuse la concertation
- [Sud Ouest, 11 octobre 2011](#)
« On écorche l'Agropole »
- [France Bleu Gironde, 11 octobre 2011](#)
Journal régional de 6h et le 7/8
- [France 3 Aquitaine, 11 octobre 2011](#)
12/13 Midi Pile Aquitaine
- [EiTB.com, 12 octobre](#)
Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV

- [Informations agricoles, 14 octobre 2011](#)
LGV, consultation du public
- [Le Courrier Français, édition Gironde, 14 octobre 2011](#)
Dernière consultation du public pour les LGV Sud Ouest
- [La Semaine du Pays Basque, 14/20 octobre 2011](#)
LGV/Une nouvelle consultation avant la décision
- [Le Petit bleu de l'Agenais et La Dépêche du Midi, 15 octobre 2011](#)
LGV : à chacun sa concertation
- [Ortzadar, septembre/octobre 2011](#)
Troisième consultation de Réseau Ferré de France
- [AFP, 16 octobre 2011](#)
Marche de protestation contre la LGV au Pays basque
- [France Info, 16 octobre 2011](#)
Journal de 18h
- [Le Petit Bleu de l'Agenais et la Dépêche du Midi, 19 octobre 2011](#)
LGV : « Ouvrons l'OEIL » et la consultation du public
- [La Dépêche du Midi, 19 octobre 2011](#)
Ligne et gare TGV: dernier temps de consultation
- [La Vie du Rail, 19 octobre 2011](#)
LGV - Lancement des consultations pour Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Espagne
- [Sud Ouest, 24 octobre 2011](#)
LGV : Ouvrons l'œil mobilise
- [Objectif Aquitaine, la Lettre, 24 novembre 2011](#)
La troisième consultation en ligne

**Annexe 5 – Bilans des temps de concertation
avec le public sur les aménagements des gares
et haltes (4 bilans)
(Octobre– novembre 2011)**

GARES ET HALTES TER

Aménagement de la ligne Bordeaux-Sète au sud de Bordeaux



Bilan de la concertation publique menée du 10 octobre au 5 novembre 2011

Mai 2012

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	2
1. GPSO, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest.....	2
1.1. Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse	
1.2. Un projet au service des territoires	
2. GPSO et la concertation	3
2.1. Une démarche continue de concertation et d'études	
2.2. De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation	
2.3. Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux	
2.4. Les objectifs de cette concertation	
3. Le périmètre de la concertation préalable.....	5
3.1. Les caractéristiques générales des aménagements	
3.2. Les aménagements présentés à la concertation dans chaque commune	
3.2.1. La gare TER Aquitaine de Bègles	
3.2.2. La halte TER Aquitaine de Villenave d'Ornon	
3.2.3. La halte TER Aquitaine et la suppression de passages à niveau à Cadaujac	
3.2.4. La halte TER Aquitaine et la suppression de passages à niveau à Saint-Médard-d'Eyrans	
3.2.5. La suppression du passage à niveau n°17 sur la commune d'Ayguemorte-Les-Graves	
4. Les modalités de la concertation.....	9
4.1. La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation	
4.2. La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011	
4.2.1. Le dispositif d'information sur le projet	
4.2.2. Le dispositif d'information sur la concertation	
4.2.3. Le dispositif de participation	

5. Le bilan quantitatif de la concertation.....11

- 5.1. Les registres
- 5.2. Les courriels
- 5.3. Les réunions publiques
- 5.4. La fréquentation du site Internet gpso.fr
- 5.5. Les retombées média

6. Les observations recueillies.....13

- 6.1. L'analyse géographique
- 6.2. L'analyse thématique
 - 6.2.1 Les principales thématiques abordées
 - 6.2.2 Les thématiques générales
 - 6.2.3 Les thématiques locales, commune par commune, et l'analyse des propositions

7. Les enseignements et perspectives.....18

- 7.1 La participation du public
- 7.2 Les enseignements de la concertation
 - 7.2.1 Pour le projet d'aménagement de la gare et des haltes au sud de Bordeaux
 - 7.2.2 Pour la suppression des passages à niveau et le rétablissement des voies de circulation
- 7.3 Les suites à donner

ANNEXES (SUR DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 adressés aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 8 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 27 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Bègles
- Délibération de la commune de Villenave d'Ornon
- Délibération de la commune de Cadaujac
- Délibération de la commune de Saint-Médard-d'Eyrans
- Délibération de la commune d'Ayguemorte-Les-Graves
- Plaquette de présentation générale du projet
- Plaquette du projet de la gare TER de Bègles
- Plaquette du projet de halte TER de Villenave d'Ornon
- Plaquette du projet de halte TER de Cadaujac
- Plaquette du projet de halte TER de Saint-Médard-d'Eyrans
- Panneau d'exposition : panneau commun à l'ensemble des communes et panneaux spécifiques pour Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept. 2011) et n°14 (avril 2012)
- Affiches d'information de la concertation préalable et des réunions publiques
- Annonce dans le journal Sud-Ouest
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet Coordonnateur le 7 octobre 2011
- Copies des observations sur les registres de la concertation publique déposés dans les mairies et intercommunalités, et celles envoyées par mail et courrier postal.

INTRODUCTION

Le présent bilan rend compte de la concertation publique organisée en 2011 sur l'opération d'aménagements de la ligne Bordeaux-Sète en sortie sud de Bordeaux.

Cette opération consiste à réaménager la gare de Bègles et les haltes TER (trains express régionaux) de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, ainsi que la suppression de 7 passages à niveau. Elle fait partie intégrante du programme des études du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage du GPSO ; il en pilote les études et la concertation.

Dans le cadre du GPSO, les aménagements envisagés au sud de Bordeaux ont fait l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011. Cette concertation a été conduite par RFF au titre de l'application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.



1. GPSO, LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le GPSO consiste à créer deux lignes nouvelles depuis Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne.

Le point de raccordement entre ligne nouvelle et ligne existante Bordeaux-Sète se situe au niveau de Saint-Médard d'Eyrans.

Le réaménagement de l'ensemble de la section à double voie entre Saint-Médard d'Eyrans et Bègles s'explique par deux raisons majeures :

- l'augmentation du trafic des trains à grande vitesse due à la mise en service du GPSO,
- le développement de la desserte TER entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans, qui est un enjeu majeur sur la section du réseau existant.

1.1 Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne sera une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs entre Bordeaux et Dax, via l'Est des Landes, puis une ligne mixte (fret et voyageurs) entre Dax et la frontière espagnole, connectée au réseau à grande vitesse espagnol.

L'axe ferroviaire Paris-Bordeaux-San-Sebastian-Valladolid-Madrid est considéré comme l'un des axes stratégiques au niveau européen pour relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique au reste de l'Europe. A ce titre, il fait partie des 10 projets prioritaires du RTE-T⁽¹⁾ approuvé en octobre 2011 par l'Union Européenne.

Cette ligne nouvelle a comme ambition de :

- permettre le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail ;
- améliorer significativement les liaisons ferroviaires pour les voyageurs entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- favoriser le développement des TER en Aquitaine.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, trois gares seront desservies par les TaGV (trains aptes à la grande vitesse) : Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse prolonge le réseau des lignes à grande vitesse orienté vers Paris, et constitue l'un des maillons du réseau transversal du Grand Sud qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée. Elle permettra :

- d'assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris en améliorant la compétitivité du rail ;

⁽¹⁾ Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Il a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

- de faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et de rapprocher Bordeaux et Toulouse ;
 - de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer les circulations des TER et des marchandises.
- Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, deux gares intermédiaires seront desservies par les TaGV : Agen et Montauban.

1.2 Un projet au service des territoires

Une mobilité durable

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées représente l'opportunité d'offrir de nouveaux services de mobilité à l'intérieur des deux régions et au-delà.



Avec le GPSO, les services ferroviaires seront améliorés.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité nationale mais aussi locale. Les TaGV circuleront sur les lignes nouvelles, libérant de la place sur les lignes existantes pour les TER et les trains de marchandises. Cela signifie un service TER plus fiable et cadencé.

Entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, c'est l'ajout d'une troisième voie et la mise en place de quais centraux dédiés aux TER qui rendront possible l'augmentation de leur fréquence. A la mise en service du GPSO, il sera possible de faire circuler un TER toutes les ½ d'heure voire tous les ¼ d'heure aux heures de pointe dans chaque sens de circulation.

Avec le GPSO, le réseau ferroviaire sera mieux maillé et structuré. L'amélioration du service TER et la connexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux offriront aux habitants des liaisons ferroviaires performantes, rapides et fréquentes vers les bassins de vie, d'emploi et d'activités.



Les nouvelles gares ou haltes seront aussi plus modernes et offriront davantage de services.

Elles seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport.

L'enjeu de ces nouveaux services est de renforcer l'attractivité du train et de

répondre au défi de demain : favoriser le report des trafics routier et aérien vers le mode de transport le moins polluant.

De nouvelles dynamiques économiques

Avec le **GPSO**, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, leurs communes, leurs entreprises et leurs commerces vont bénéficier d'un nouvel outil de développement économique. La réduction des temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains et les nouvelles connexions aux réseaux national et européen à grande vitesse vont favoriser l'ouverture des entreprises locales sur l'Europe, avec l'extension des zones d'attractivité, et leur accession à de nouveaux marchés. En rapprochant les villes du Sud-ouest, le GPSO contribuera à renforcer leurs liens économiques, à faire apparaître par exemple de nouvelles formes de tourisme (courts séjours ou tourisme «écologique»), et à mettre en réseau l'économie, la culture ou la société.

De nouvelles dynamiques urbaines

Autour des gares, nouvelles ou réaménagées, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires... Ces réflexions sont menées par les collectivités territoriales concernées dans un dispositif de concertation élargi, afin d'aboutir à des projets porteurs des dynamiques locales.

L'enjeu de ces dynamiques est de créer un quartier lieu de vie et pas seulement un quartier de transit.

2. GPSO ET LA CONCERTATION

2.1 Une démarche continue de concertation et d'études

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, RFF a regroupé les deux projets sous l'appellation GPSO en 2007.

Une démarche de concertation et d'études innovante a été inscrite dans le protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études, signé le 26 décembre 2007. La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés par le projet et fait partie intégrante du processus d'études.

L'application de cette démarche fait l'objet d'une charte, la « **charte de la concertation territoriale GPSO** », qui précise en particulier les modalités de déroulement de cette concertation territoriale, notamment la nature, la composition et le rôle des différentes instances mises en place, les dispositifs d'information et de participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est garante de l'application de cette charte. Elle est assistée localement dans sa mission par trois personnalités indépendantes, les garants de la concertation GPSO, désignés par RFF en concertation avec la CNDP.

La démarche de concertation et d'études est mise en œuvre à chaque étape d'élaboration du GPSO.

L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans à l'issue de chaque étape ; ils sont présentés au Collège des acteurs locaux, aux Comités territoriaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

2.2 De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation

Plus de 1 500 acteurs (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux...) rencontrent régulièrement RFF à travers les instances de concertation afin de prendre connaissance des études, d'échanger des informations et de faire part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux...

Le public est aussi pleinement associé à cette démarche de concertation et d'études. Tout d'abord, les 600 000 habitants des 147 communes constituant le fuseau de passage des lignes nouvelles sont régulièrement informés de l'avancée du projet et des études, et invités à exprimer leur avis sur différents sujets. Pour assurer l'information de ces habitants, une Lettre d'information GPSO est distribuée environ tous les deux mois dans leurs boîtes aux lettres (tirage : 300 000 exemplaires).

De nombreux documents sont aussi mis à leur disposition dans les mairies. Tous ces outils sont en ligne sur le site Internet du projet, www.gpso.fr. Au-delà de ces 600 000 habitants, le site internet permet à tout le monde d'être informé et de donner son avis, quelle que soit la commune de résidence.

Un calendrier pour les études et la concertation GPSO en 3 étapes



* Les instances de concertation GPSO sont les commissions consultatives, les groupes de travail thématiques et le collège des acteurs locaux.

En 2010- 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés à chaque étape-clé de la définition du tracé du GPSO :

- ✦ 4 au 30 octobre 2010 : 1^{er} temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation ;
- ✦ 20 déc. 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2^e temps de consultation du public sur ces hypothèses ;
- ✦ 9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3^e temps de consultation du public sur ces tracés comparés ;
- ✦ 10 au 29 octobre 2011 (décalé pour les Pyrénées-Atlantiques du 21 novembre au 3 décembre 2011) : après présentation du tracé proposé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4^e temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.

Cette consultation s'est tenue dans les 147 communes concernées par le GPSO, tous les outils mis en place ainsi qu'un bilan spécifique pour chaque temps sont disponibles sur le site Internet dédié au projet www.gpso.fr.

RFF a également souhaité informer et recueillir l'avis des habitants sur les aménagements des 11 haltes et gares desservies par le GPSO. Aussi, du 10 octobre au 5 novembre 2011, une concertation publique a été organisée sur :

- les gares/haltes TER au sud de Bordeaux, et la suppression de passages à niveau sur les 3 dernières communes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves, objet du présent document ;
- les trois gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ;
- les deux gares existantes aménagées : Dax et Bayonne ;
- les deux haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Escaudes) et Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne).



Réunion publique à Villenave d'Ornon

La concertation territoriale avec les acteurs et la consultation du public sur le tracé et sur les gares TaGV (nouvelles et existantes) sont des démarches volontaires, organisées à l'initiative de RFF. Seules les concertations sur les projets d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux et des deux haltes SRGV se sont inscrites dans un cadre réglementaire en application du code de l'urbanisme (article L.300-2).

2.3 Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux

Au titre du Code de l'urbanisme, une concertation préalable à l'enquête d'utilité publique doit être organisée dans le cadre d'un projet d'aménagement quand l'investissement nécessaire est supérieur à 1,9 million d'euros. Cela concerne en particulier les créations et déplacements de gares ou haltes ferroviaires, les aménagements routiers qui en découlent ou réalisés dans le cadre de la suppression de passages à niveau.

Les différents aménagements envisagés au sud de Bordeaux entrent dans cette catégorie :

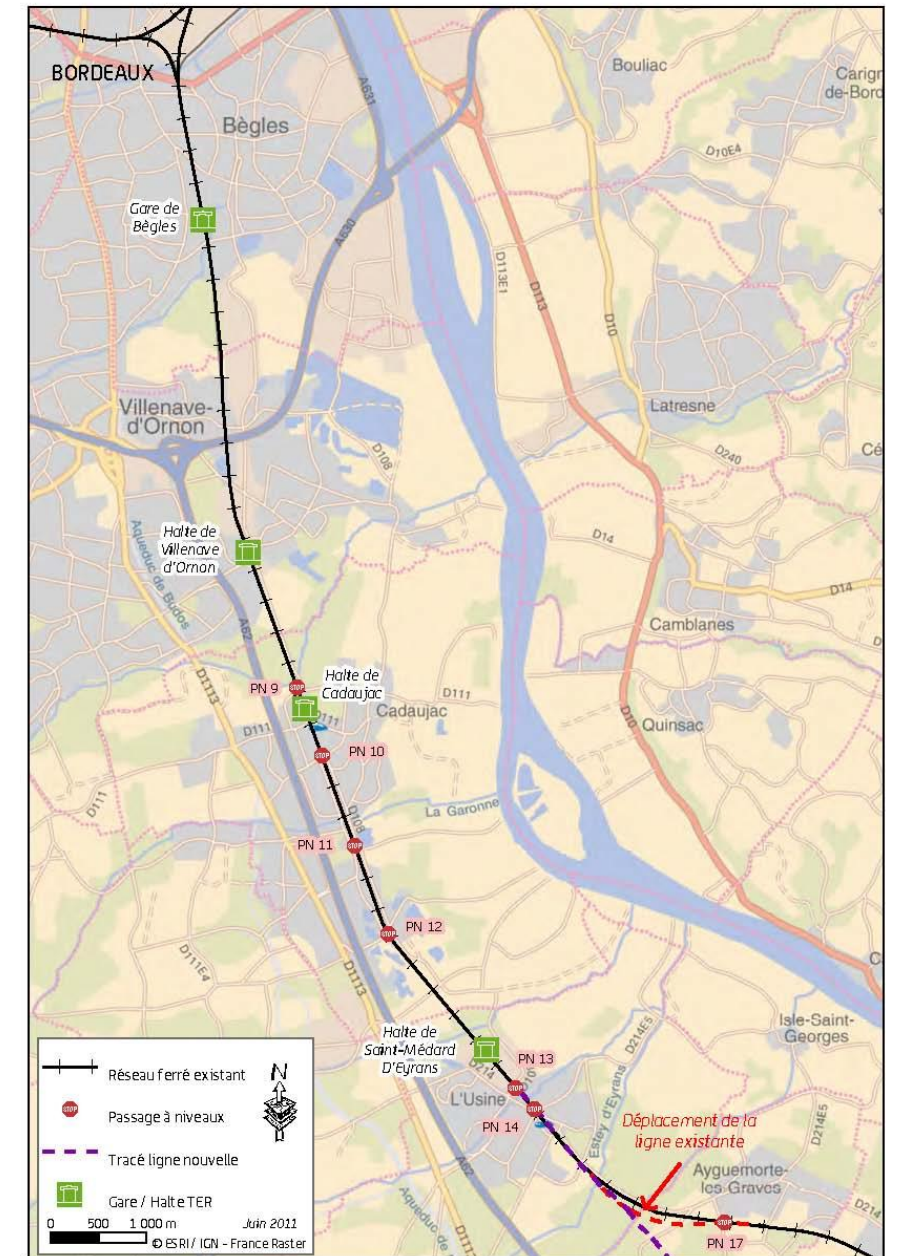
- le réaménagement et/ou déplacement de la gare TER de Bègles et des haltes TER de Villenave d'Ornon, Cadaujac et St-Médard-d'Eyrans ;
- la suppression de passages à niveau à Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves ;
- la création de deux haltes dédiées au Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) dans le sud de la Gironde et sur la Côte landaise.

Ils doivent donc faire l'objet d'une concertation préalable à l'enquête d'utilité publique. Cette concertation intervient en amont de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013. Elle permet d'informer le public et de recueillir son avis avant l'enquête d'utilité publique, qui sera un autre moment fort de participation du public.

Pour l'ensemble des aménagements prévus sur la ligne Bordeaux-Sète au sud de Bordeaux, il a été décidé d'organiser une concertation préalable unique sur les cinq communes entre Bègles et Ayguemorte-Les-Graves.



Halte TER de Villenave d'Ornon



2.4 Les objectifs de cette concertation

- ✦ Informer sur les aménagements des gares/haltes TER et sur les suppressions de passages à niveau.
- ✦ Présenter les dessertes, services et trafics envisagés avec ces aménagements.
- ✦ Recueillir les avis et observations du public sur les principes d'aménagements proposés, sur la localisation des gares/haltes TER et leur accessibilité, ainsi que sur les schémas de déplacement envisagés suite à la suppression des passages à niveaux actuels.

Ce que dit la loi

Article L.300-2 du Code de l'urbanisme

Le paragraphe I de l'article L.300-2 concerne les communes. Les paragraphes II et III indiquent que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les autres acteurs publics ayant l'initiative d'opérations d'aménagements sont tenus aux mêmes obligations que les communes. Réseau Ferré de France doit donc organiser « une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ou toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune ».

À l'issue de la procédure, Réseau Ferré de France établit un bilan de la concertation publique qu'il transmet aux communes concernées et qu'elles rendent publiques.

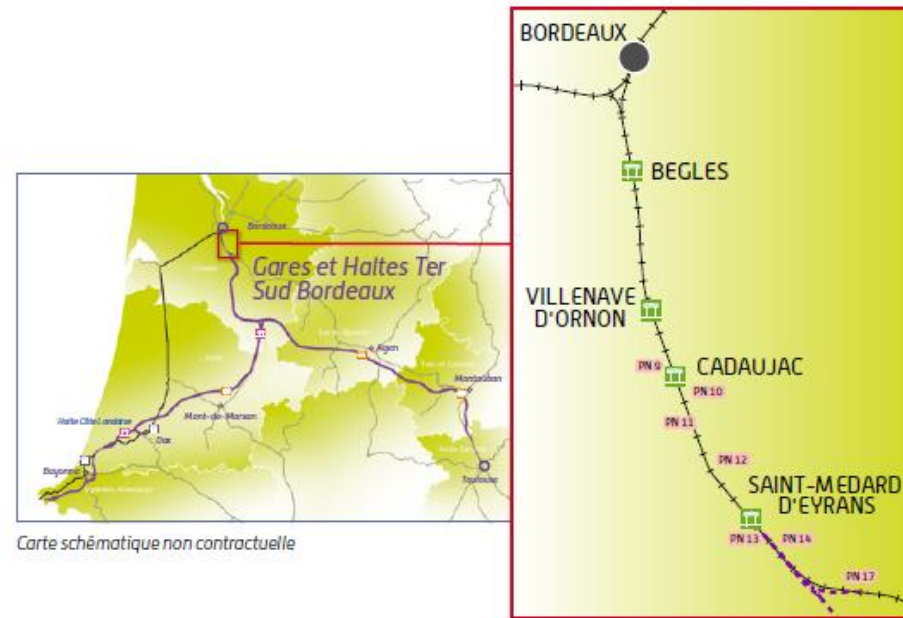
Article R.300-1 du Code de l'urbanisme

Cet article indique que les opérations d'aménagement réalisées par les communes et les autres personnes publiques, qui sont soumises aux obligations prévues par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, sont les suivantes :

au §2 : « la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants » ;

au §4 : « la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 million d'euros ».

3. LE PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION PREALABLE



Carte schématique non contractuelle

Au sud de Bordeaux, la concertation préalable a concerné les communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves.

3.1 Les caractéristiques générales des aménagements

A la mise en service du GPSO, les TaGV (trains aptes à la grande vitesse) continueront à emprunter la ligne existante Bordeaux-Sète entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans, le point de départ de la ligne nouvelle se situant au sud de Saint-Médard-d'Eyrans. Il y aura une augmentation du trafic ferroviaire sur cette portion de ligne, renforcée par le développement des TER Aquitaine et du fret ferroviaire à destination de l'Est aquitain, de Midi-Pyrénées et de la façade méditerranéenne.

Le développement de la desserte TER au sud de Bordeaux est l'enjeu du GPSO.



<http://srit.aquitaine.fr/Le-document-final>

L'aménagement d'une 3^{ème} voie entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans et d'une 4^{ème} voie au niveau des gares/haltes va permettre d'augmenter la fréquence et la régularité des TER, conformément aux orientations du Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) de la région Aquitaine, adopté en juillet 2009. Cet aménagement est nécessaire à l'accroissement des services ferroviaires approuvés par la Région Aquitaine, autorité organisatrice des transports régionaux, avant même la réalisation des lignes nouvelles. Par ailleurs, réalisé en amont, il permettra la réalisation des lignes nouvelles dans des conditions moins pénalisantes pour les voyageurs en termes de travaux.

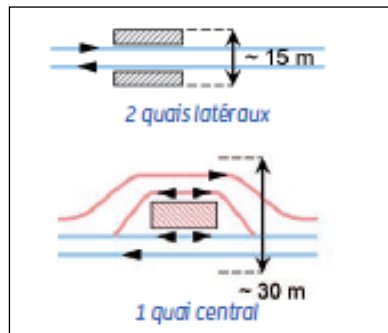
Pour répondre à cette augmentation de trafic et desservir dans de meilleures conditions les communes du sud de Bordeaux, des aménagements sur cette portion de ligne sont nécessaires, y compris en l'absence de réalisation du GPSO. Ils consistent à ajouter :

- ✈ **une voie supplémentaire** d'abord à l'ouest de la voie ferrée existante au niveau de Villenave d'Ornon, puis à l'est de la voie ferrée de Cadaujac jusqu'au raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante au sud de Saint-Médard-d'Eyrans. Le choix de la voie supplémentaire à l'ouest permet de limiter les acquisitions foncières et de maintenir les circulations routières ;
- ✈ **deux voies supplémentaires** au niveau de la gare de Bègles et des haltes de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans. L'ajout de ces deux voies nécessite de réaménager ou de reconstruire la gare et les haltes. C'est l'occasion pour RFF et les acteurs locaux de les concevoir afin d'améliorer la qualité des services :
 - une fréquence des dessertes améliorée pour se rendre par exemple à Bordeaux, Langon ou Agen,
 - de nouveaux services et des pôles d'échange multimodal (connexion au réseau de tramway et de bus, aménagements de pistes cyclables, accès piétons, parking, quais accessibles et sécurisés, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ...).

C'est également l'opportunité de renforcer la sécurité aux passages à niveau, priorité nationale de Réseau Ferré de France. Les passages à niveau sont une source de danger permanente pour les usagers du train et de la route.

Dans le cadre des études menées par le GPSO, compte tenu de l'augmentation du trafic ferroviaire attendue entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans, **7 passages à niveau seront supprimés afin d'assurer la sécurité des usagers et des riverains.**

3.2 Les aménagements présentés à la concertation dans chaque commune



Les gares TER Aquitaine actuelles concernées par les aménagements sont constituées de 2 voies principales, encadrées par 2 quais latéraux.

Pour améliorer la desserte de proximité des territoires, elles seraient reconfigurées avec un quai central, et quatre voies dont deux à quai.

Cette modernisation se traduit par une évolution des emprises ferroviaires sur chaque commune. En fonction des espaces disponibles pour les futures gares et haltes TER, plusieurs scénarii d'aménagement ont été présentés à la concertation.

Concernant la suppression des passages à niveau et les rétablissements des circulations routières, vélos et piétons, différents scénarii ont également été présentés à la concertation.

3.2.1 La gare TER Aquitaine de Bègles

Dans la commune de Bègles, l'aménagement est envisagé à l'intérieur des emprises du réseau ferré. Certaines voies seraient repositionnées et réaffectées en voies principales. Le nombre de voies actuelles est suffisant pour accueillir le trafic ferroviaire attendu. Les quais latéraux existants seraient remplacés par un quai en îlot central. Une passerelle de franchissement des voies est prévue au niveau de la rue Durcy.



Gare de Bègles

Trois scénarii d'aménagement ont été présentés à la concertation.

• Scénario 1



La nouvelle passerelle offrirait un nouveau point de franchissement du faisceau de voie et d'accès au quai de la gare. Les déplacements piétons seraient repensés pour faciliter l'intermodalité entre la nouvelle station de tramway, les arrêts de bus et la desserte TER.

Un parking sur plusieurs niveaux serait intégré entre la rue Jean Macé et les voies.

Ces aménagements potentiels sont à considérer au regard de ceux prévus dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euratlantique.

• Scénario 2



Conçue dans le même esprit que le scénario 1, cette gare serait plutôt tournée vers l'utilisation des espaces actuels avec un parking à niveau dans les emprises actuelles.

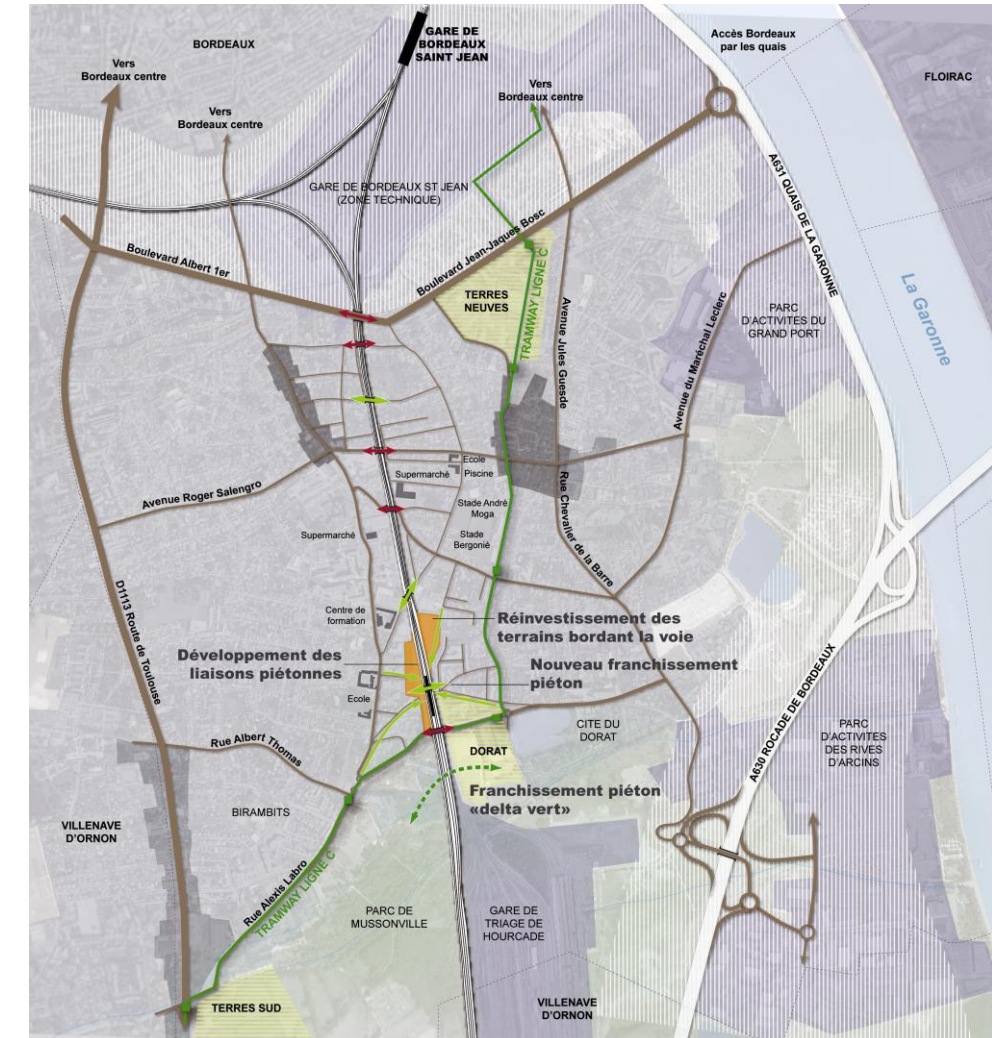
• Scénario 3



Le positionnement historique de la gare serait revu suite à l'arrivée du tramway : elle serait résolument tournée vers l'intermodalité piétonne et le partage des installations de parking des véhicules avec la station de tramway. Les anciens espaces ferroviaires pourraient être réaffectés à de nouveaux itinéraires piétons ou vers des espaces urbains à requalifier.

Concernant le pôle d'échange multimodal, les équipements proposés à la concertation sont les suivants :

- Arrêt-minute 5 places
- Parking voitures longue durée 50 places
- Parc deux roues et abri vélos 10-15 places.



Plan de la future gare de Bègles, à l'échelle communale

Légende des différents scénarii :

- Voie routière nouvelle
- Passerelle piétonne : accès au quai central
- Cheminements piétons
- Surfaces mutables à proximité de la halte

- Franchissement routier
- Franchissement piéton
- Maillage piétonnier
- Franchissement piéton «delta vert»
- Projets communaux inscrits au PLU
- Surfaces évolutives à proximité de la gare

NORD

0 100 200m

AGENCE RELATIONS URBAINES | INEXIA

Le delta vert est un projet de liaison piétonne de la ville de Bègles.

3.2.2 La halte TER Aquitaine de Villenave d'Ornon

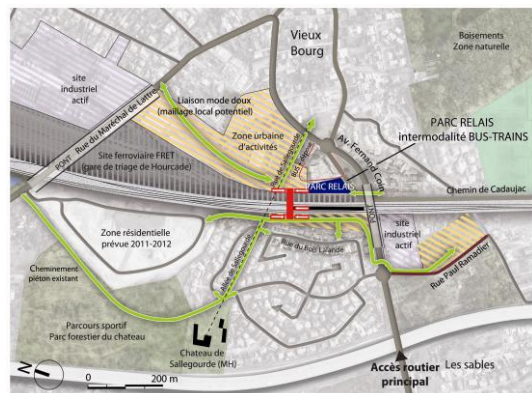
Dans la commune de Villenave d'Ornon, les quais latéraux existants seraient remplacés par un quai en îlot central légèrement déplacé vers l'ouest de la plate-forme actuelle, le côté ouest offrant plus d'espace et un meilleur aménagement de la halte. L'accessibilité au quai serait assurée par la mise en place d'une passerelle piétonne.



Halte de Villenave d'Ornon

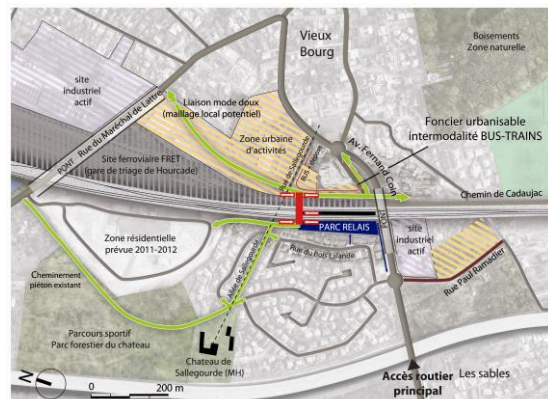
Deux scénarii d'aménagement ont été présentés à la concertation.

• **Scénario 1**

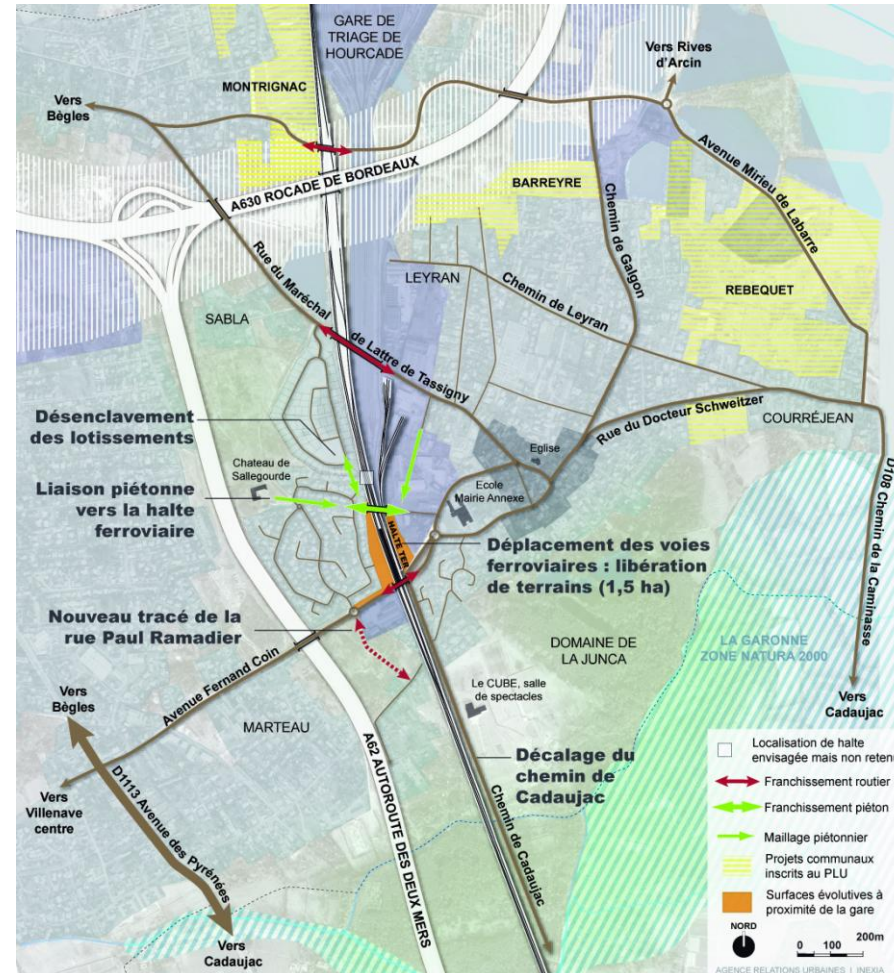


Grâce à la nouvelle passerelle, un maillage piétons et vélos pourrait se dessiner, indépendamment des circulations routières. La desserte bus et l'accès au parking s'articuleraient en boucle par l'allée de Sallegourde et le chemin de Cadaujac.

• **Scénario 2**



La reconquête des espaces ferroviaires ouvrira des perspectives : un parking à l'ouest, en complément d'un arrêt minute, et d'un arrêt de bus à l'est. Les cheminements piétons et vélos se déclinaient de part et d'autre de la passerelle.



Plan de la future halte de Villenave d'Ornon à l'échelle communale

Concernant le pôle d'échange multimodal, les équipements proposés à la concertation sont les suivants :

- Arrêt-minute 5 places
- Parking voitures longue durée 25 places
- Parc deux roues et abri vélos 10-15 places.

3.2.3 La halte TER Aquitaine et la suppression de passages à niveau à Cadaujac

Dans la commune de Cadaujac, la halte existante serait légèrement déplacée au nord du pont-route* de l'avenue du Général de Gaulle (en face du stade de football) et à l'est de la plate-forme ferroviaire existante (voies existantes conservées). Cette solution permettrait l'aménagement de ce nouvel équipement « adossé » au centre bourg de Cadaujac. Les quais latéraux existants seraient remplacés par un quai en îlot central, accessible par une passerelle piétonne. Sur cette commune, il est prévu de supprimer quatre passages à niveau (PN) n°9, 10, 11 et 12 et de rétablir les circulations routières de la manière suivante.

- PN n° 9 et 10 : rabattement des circulations routières sur de nouvelles voiries latérales à l'ouest, le long de la plate-forme ferroviaire.
- PN n° 11 et 12 : rabattement des circulations sur de nouvelles voiries latérales situées à l'ouest le long de la plate-forme ferroviaire. La création d'un pont-route* est envisagée rue Plombard pour le franchissement routier de la voie ferrée et la communication entre les quartiers de la commune de Cadaujac situés de part et d'autre de la plate-forme ferroviaire. La création de ce pont-route correspond à la réservation pour un nouveau pont inscrite au PLU (plan local d'urbanisme) depuis de nombreuses années.

* Pont-route : passage de la ligne nouvelle au-dessous la route.



Halte de Cadaujac

Trois scénarii d'aménagement ont été présentés à la concertation.

• **Scénario 1**

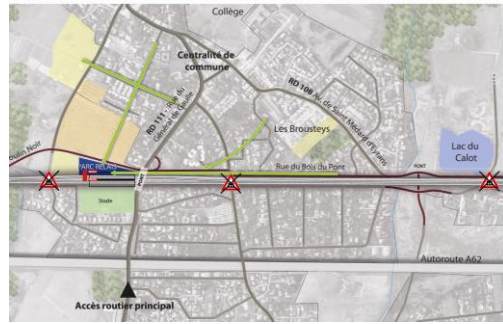


Le décalage de la halte vers le nord libérerait de l'espace disponible pour un parking. Desservie par un nouveau réseau de voiries locales, la halte serait également accessible par des axes de circulation pour les piétons et les vélos. La passerelle, orientée vers

le centre bourg, s'inscrirait dans le prolongement naturel de la rue de l'Ormeau.

• **Scénario 2**

Les différentes possibilités d'accès, quel que soit le mode de transport, seraient concentrées sur le site de la halte, permettant la reconfiguration des anciens espaces ferroviaires. Le quai central serait accessible par la passerelle située en extrémité nord du quai



et le nouveau pont de l'avenue du Général de Gaulle pourrait être doté d'un escalier pour accéder au quai par le sud.

• Scénario 3



S'inspirant des possibilités offertes par le plan local d'urbanisme, la halte s'organiserait de part et d'autre de la ligne grâce à sa passerelle traversante. Elle permettrait un accès par un mode doux (piéton, vélo) en plus des circulations routières de

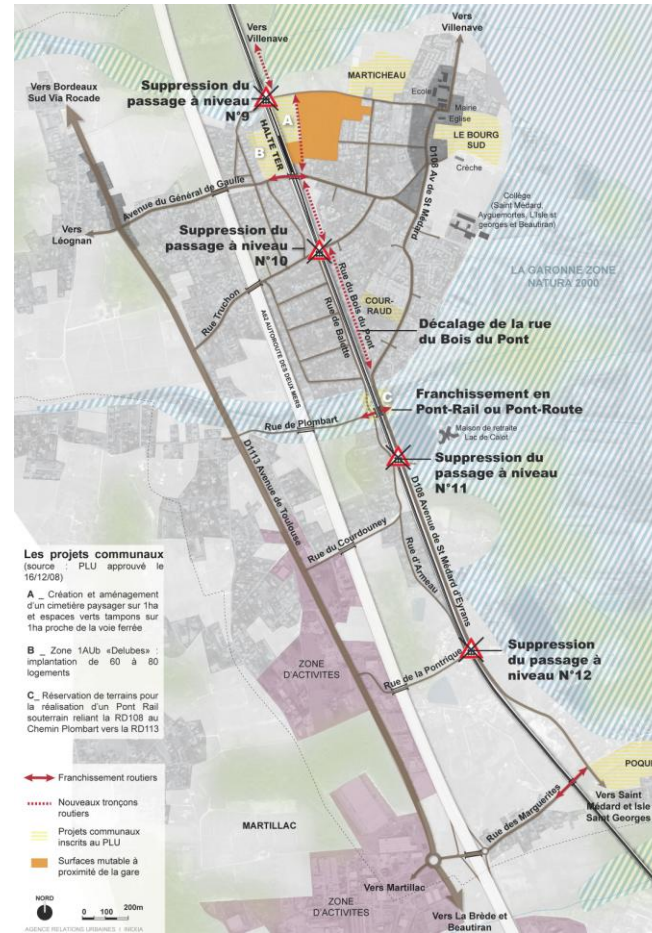
l'avenue du Général de Gaulle, structurant ainsi de nouveaux quartiers entre le centre bourg et l'autoroute.

Concernant le pôle d'échange multimodal, les équipements proposés à la concertation sont les suivants :

- Arrêt-minute 10 places
- Parking voitures longue durée 50 places
- Parc deux roues et abri vélos 10-15 places.

Légende des différents scénarii :

- Passage à niveau supprimé
- Voie routière nouvelle
- Passerelle piétonne : accès au quai central
- Cheminements piétons
- Surfaces mutables à proximité de la halte



Plan de la future halte de Cadaujac à l'échelle communale

3.2.4 La halte TER Aquitaine et la suppression de passages à niveau à Saint-Médard-d'Eyrans

Dans la commune de Saint-Médard-d'Eyrans, la halte existante serait déplacée au nord de la commune, sur le site de l'Usine. Un quai en îlot central serait aménagé à l'est de la plate-forme existante (voies existantes conservées) et deux voies seraient ajoutées à l'est du nouveau quai, accessible par une passerelle piétonne.



Halte de Saint-Médard-d'Eyrans

Sur cette commune, il est prévu de supprimer deux passages à niveau (PN) n°13 et 14 et de rétablir les circulations routières de la manière suivante :

- rabattement des circulations sur les nouvelles voiries latérales situées à l'Est, le long de la plate-forme ferroviaire. Une traversée de la voie ferrée pour les déplacements doux (piétons et deux roues) sera créée à l'emplacement des PN n°13 et 14 actuels ;
- la création d'un pont est également envisagée au niveau du lieu-dit de l'Usine pour le franchissement routier de la voie ferrée et l'accès à la future halte TER Aquitaine. Il permettra la communication entre les quartiers de la commune de Saint-Médard-d'Eyrans situés de part et d'autre de la plate-forme ferroviaire.

Deux scénarii d'aménagement ont été présentés à la concertation.



• Scénario 1

Les déplacements routiers seraient réorganisés suite à la suppression des passages à niveaux. Le nord du centre bourg se réorganiserait alors de part et d'autre de la halte, au sein d'un maillage qui

distinguerait les itinéraires routiers des parcours piétons et vélos. La passerelle, accolée au nouveau pont, délimiterait l'extension urbaine de la commune.

• Scénario 2

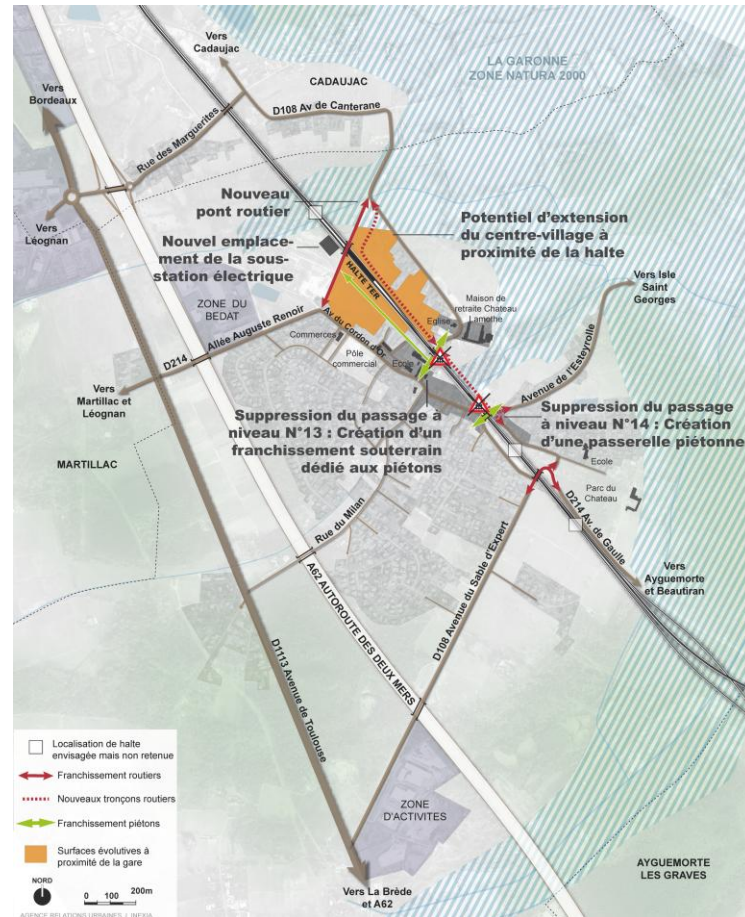


Tournée résolument vers le maillage fin et régulier des franchissements piétons et vélos de la voie ferrée, la passerelle de la halte serait implantée au sud du quai central. Le parking, à l'est des voies, libérerait un maximum d'espace pour

l'accueil de nouveaux quartiers en cœur de bourg.

Concernant le pôle d'échange multimodal, les équipements proposés à la concertation sont les suivants :

- Arrêt-minute 5 places
- Parking voitures longue durée 90 places
- Parc deux roues et abri vélos 15-20 places.



Plan de la future halte de Saint-Médard-d'Eyrans à l'échelle communale

3.2.5 La suppression du passage à niveau n°17 sur la commune d'Ayguemorte-Les-Graves

Un rétablissement routier est prévu par un passage inférieur réservé aux seuls véhicules légers.



Passage à niveau PN n°17 d'Ayguemorte-Les-Graves

4. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

4.1 La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation

C'est RFF, en tant que maître d'ouvrage du projet, qui a défini les modalités de la concertation préalable. Il les a ensuite présentées pour avis aux communes et EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) concernés, à savoir les communes traversées par la ligne Bordeaux-Sète entre Bègles et Ayguemorte-Les-Graves, la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et la Communauté de communes de Montesquieu.

> **Le 8 juillet 2011**, RFF a adressé un courrier de présentation des modalités de la concertation aux communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves, à la CUB et la Communauté de Communes de Montesquieu. Un second courrier daté du 27 juillet 2011 prolongeait le délai de réponse demandée par RFF pour l'avis formulé par les conseils municipaux et intercommunalités sur les modalités de concertation proposées.

> **Courant juillet puis début septembre 2011**, RFF a complété cette démarche par des rencontres avec les élus et services techniques de ces collectivités.

Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'un avis du conseil municipal (délibération) des cinq communes concernées :

- les communes d'Ayguemorte-Les-Graves, de Saint-Médard-d'Eyrans et de Cadaujac ont accepté les modalités de la concertation telles que proposées par RFF ;
- la commune de Villenave d'Ornon a émis un avis favorable sur les modalités de la concertation, en demandant certains ajustements dont notamment : les outils de communication devront comporter une partie propre au territoire de la commune, ainsi que l'organisation d'une réunion publique ;
- la commune de Bègles a émis un avis favorable sur les modalités de concertation proposées par RFF, en demandant également l'organisation d'une réunion publique.

L'ensemble des courriers et délibérations est joint en Annexes.

La CUB et la Communauté de Communes de Montesquieu n'ont pas souhaité délibérer.

RFF a pris en compte les demandes d'ajustement des communes de Bègles et Villenave d'Ornon et les a intégrées aux modalités de la concertation.

> **Le 6 octobre 2011**, le Président de RFF a transmis aux collectivités sa décision (voir Annexes), en application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du Code de l'urbanisme, d'ouvrir officiellement la concertation préalable relative à l'opération d'aménagements de la ligne Bordeaux-Sète en sortie sud de Bordeaux du 10 octobre au 5 novembre 2011 dans les conditions définies avec les communes et selon les modalités présentées ci-après.

4.2 La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants des communes concernées, trois importants dispositifs ont été mis en œuvre par RFF :

- un dispositif d'information sur le projet,
- un dispositif d'information sur la concertation,
- un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leur avis.

De nombreux outils et actions ont été réalisés dans ce cadre, comme des plaquettes, des panneaux d'exposition et l'organisation de réunions publiques. L'ensemble des outils est disponible sur le DVD joint en Annexes au présent bilan.

4.2.1 Le dispositif d'information sur le projet

Plaquette générale du projet sur les 5 communes

4 000 plaquettes de présentation du projet ont été diffusées dans les mairies des cinq communes et la mairie annexe de Villenave d'Ornon, à la CUB et à la Communauté de Communes de Montesquieu.



Plaquette spécifique Bègles

Plaquette des scénarii d'aménagements proposés dans chaque commune

Une plaquette spécifique à chaque commune a été éditée et diffusée dans la commune concernée, à la CUB et à la Communauté de Communes de Montesquieu. Seul le projet de suppression du passage à niveau d'Ayguemorte-Les-Graves n'a pas fait l'objet d'une plaquette spécifique.

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

Concertation publique
du 10 octobre au 5 novembre 2011

Gare et Haltes TER au sud de Bordeaux
Suppression de passages à niveau (PN)

11 gares et haltes seront construites ou ré-aménagées pour l'arrivée du GPSO entre Bordeaux, Toulouse et l'Espagne.

Pour répondre à l'augmentation de trafic entre Bordeaux et Ayguemorte-les-Graves, des aménagements sur cette portion de ligne et la suppression de 7 passages à niveau sont proposés. Ainsi, les gares/haltes TER offriront une meilleure fréquence de dessertes, un temps de déplacement optimisé, de nouveaux services et des pôles d'échange multimodal.

Informez-vous et donnez votre avis

Des brochures sont à votre disposition.
Faites-nous part de vos suggestions et observations :

- sur le registre disponible ICI, à l'accueil
- sur www.gpso.fr, rubrique Concertation publique.

Gares/Haltes Ter Aquitaine : modernité, intermodalité et services performants.

LES PARTENAIRES FINANCIERS DES ETUDES

Exposition

Un à deux panneaux ont été réalisés afin d'informer le public de la tenue de la concertation publique et de lui présenter les dispositifs d'information et de participation. Le choix d'une exposition simple a été fait pour faciliter sa mise en place dans les lieux exigus.

8 expositions ont été mises en place.

À Bègles - 1 panneau général + 1 panneau spécifique dans le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville.

À Villenave d'Ornon - 1 panneau général + 1 panneau spécifique dans le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville et de la Mairie annexe.

À Cadaujac - 1 panneau général + 1 panneau spécifique dans le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville.

À Saint-Médard-d'Eyrans - 1 panneau général + 1 panneau spécifique dans le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville.

À Ayguemorte-Les-Graves - 1 panneau général dans le hall d'accueil de l'Hôtel de Ville.

Aux sièges de la CUB et de la Communauté de communes de Montesquieu - 1 panneau général + 2 ou 3 panneaux spécifiques en fonction des communes concernées.

Site Internet

Un espace accessible dès la page d'accueil du site Internet du GPSO www.gpso.fr a été spécialement conçu pour la concertation publique (gares et haltes TER au sud de Bordeaux, haltes SRGV sud Gironde et Côte landaise, 5 gares TaGV) et la consultation du public (mesures d'insertion des deux lignes nouvelles). Ce site présentait chaque projet, ses objectifs et caractéristiques, et permettait aux internautes de donner leur avis en ligne. Les sites Internet de certaines collectivités ont également relayé le dispositif d'information sur le projet et la concertation.

4.2.2 Le dispositif d'information sur la concertation

Lettre d'information GPSO

Deux pages de la Lettre d'information GPSO n°11 étaient consacrées à la présentation synthétique du projet des 11 gares et haltes du GPSO et invitaient à participer à la concertation.

300 000 exemplaires de la Lettre d'information GPSO ont été distribués dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants des communes concernées par le GPSO (communes du fuseau de 1 000 mètres) et adressés par courrier postal aux 3 500 abonnés.



Affiches

Des affiches annonçant l'organisation de la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité pour relayer l'information sur leur tableau d'affichage extérieur.

Des affiches ont également été déposées pour annoncer les réunions publiques, comme par exemple dans les commerces situés à proximité de la gare de Bègles.

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

Du 10 octobre au 5 novembre 2011

Concertation publique
sur le projet d'aménagement
de la halte Ter Aquitaine de Cadaujac
et sur la suppression des passages à niveau

Informez-vous et donnez votre avis
Rendez-vous
dans la mairie de Cadaujac
et sur www.gpso.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

Du 10 octobre au 5 novembre 2011

Concertation publique
sur la gare de Bègles

Informez-vous et donnez votre avis

Réunion publique
le vendredi 28 octobre à 18h
à la salle Jean Lurçat
20, rue Pierre et Marie Curie à Bègles

Toutes les infos sur www.mairie-begles.fr
et sur www.gpso.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Courrier d'invitation

À Bègles, un courrier d'invitation à la réunion publique a été diffusé dans les boîtes aux lettres des riverains de la gare.

Annonces presse

Quatre types d'annonces sont parus dans la presse.

- Dans la presse locale le 4 octobre : Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64), la Dépêche du Midi (éditions 31-32-47-82) et le Journal du Pays basque.
- Dans la presse nationale le 3 octobre (le Monde).

L'objectif était d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités pratiques, ainsi que le 4^{ème} et dernier temps de consultation du public sur le tracé.

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

Du 10 octobre au 5 novembre 2011

Concertation publique sur les 11 gares et haltes ferroviaires prévues pour diffuser localement les apports de la grande vitesse :

Gironde : Bègles, Cadaujac, Captieux/Escaudes, Saint-Médard d'Eyrans, Villenave d'Ornon.
Landes : Dax, Mont-de-Marsan, Saint-Geours-de-Maremne
Lot-et-Garonne : Agen Pyrénées-Atlantiques : Bayonne Tarn-et-Garonne : Montauban.

sur la suppression des 7 passages à niveau au sud de Bordeaux :
Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-les-Graves.

Informez-vous et donnez votre avis sur www.gpso.fr ou dans les 29 points de concertation*.

*listes disponibles sur www.gpso.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO Bordeaux-Toulouse
DU SUD-OUEST Bordeaux-Espagne

AVIS DE CONCERTATION DU PUBLIC
du 10 octobre au 5 novembre 2011

Réseau Ferré de France organise une concertation du public sur :

- les 11 gares et haltes ferroviaires prévues pour diffuser localement les apports de la grande vitesse. En Gironde : Bègles, Cadaujac, Captieux/Escaudes, Saint-Médard d'Eyrans, Villenave d'Ornon. Dans les Landes : Dax, Mont-de-Marsan, Saint-Geours de Maremne. Dans le Lot-et-Garonne : Agen. Dans les Pyrénées-Atlantiques : Bayonne. Dans le Tarn-et-Garonne : Montauban.
- la suppression de 7 passages à niveau, au sud de Bordeaux, entre Cadaujac et Ayguemorte-les-Graves. Cette concertation est organisée sur 29 points de concertation (liste sur le site dédié) et par Internet.

Réseau Ferré de France organise également le 4^{ème} et dernier temps de consultation sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion. Cette consultation est organisée dans les six départements concernés par le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : du 10 au 29 octobre 2011 pour les départements 31, 33, 40, 47 et 82 et du 15 au 30 novembre 2011 pour le département 64.

Informez-vous et donnez votre avis sur www.gpso.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Conférence de presse

Le Préfet coordonnateur du projet, Préfet d'Aquitaine, a tenu un point presse le 7 octobre 2011 à Bordeaux pour annoncer cette concertation sur les gares ; le dossier de presse a été diffusé à plus de 80 journalistes.

Des articles et annonces ont été rédigés dans les bulletins et sur les sites Internet des collectivités concernées sur leur propre initiative.

4.2.3 Le dispositif de participation

Il y a eu un dispositif commun aux sept collectivités concernées et un dispositif particulier à certaines communes.

4.2.3.1 Le dispositif commun

La mise à disposition de registres

En complément de l'exposition et des plaquettes, des registres ont été mis à disposition du public en mairies de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans, Ayguemorte-Les-Graves, en mairie annexe de Villenave d'Ornon, et aux sièges de la CUB et de la CdC de Montesquieu.



La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via :

- une adresse postale, RFF-Mission GPSO/Gares - Libre-Réponse 14370, 33098 Bordeaux cedex (dispensé d'affranchissement) ;
- une adresse mail dédiée sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique Concertation publique.

Le public pouvait également contacter par courrier ou mail Jean-Michel Uhaldeborde, garant de la concertation GPSO pour la Gironde.

4.2.3.2 Le dispositif particulier

Les réunions publiques

Une réunion publique a été organisée à leur demande dans trois communes.

Villenave d'Ornon : le jeudi 27 octobre à 19h00, salle Le Cube

Bègles, le vendredi 28 octobre à 18h00, salle Jean Lurçat

Cadaujac, le jeudi 3 novembre à 19h00, salle du Château.



Réunion publique de Cadaujac, salle du Château

Chaque réunion débutait par une présentation du projet par RFF, maître d'ouvrage, suivie d'échanges avec les habitants. Etaient présents en tribune les principaux partenaires du projet : RFF, le maire ainsi que des représentants de la Région, de la CUB et du Conseil général de la Gironde pour les réunions de Villenave d'Ornon et de Bègles.

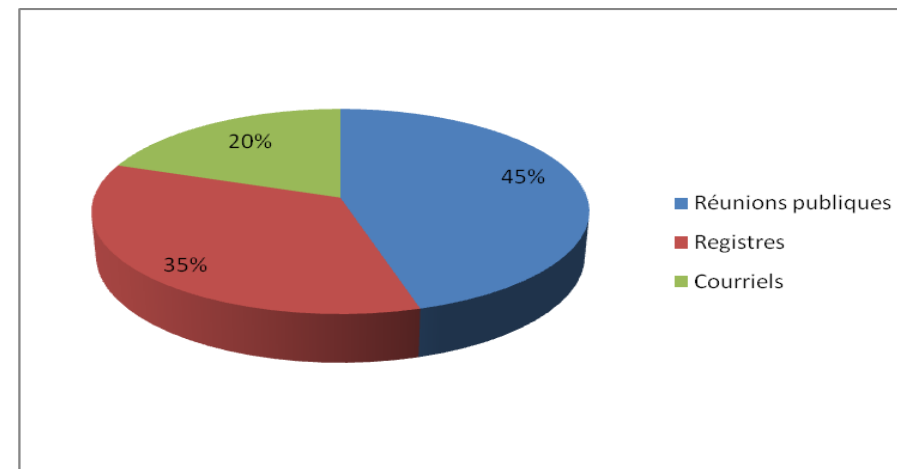
Un registre était également mis à la disposition des participants afin de recueillir, s'ils le souhaitaient, leurs observations à l'issue de la réunion publique.

5. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Au total et tous modes confondus, **143 avis** ont été adressés à RFF, selon la répartition suivante :

- 78 expressions écrites dont 50 sur les registres et 28 par mail
- 65 avis exprimés en réunions publiques.

Répartition des avis adressés à RFF



5.1 Les registres

50 observations au total ont été inscrites dans les registres (voir Annexes), selon la répartition suivante.

Le registre de Bègles

2 remarques, l'une sur l'opportunité du parc-relais, l'autre sur les protections acoustiques.



Dispositif d'information sur le projet à la mairie de Bègles

Le registre de Villenave d'Ornon

12 remarques, exprimant essentiellement une adhésion au projet. La protection des riverains contre le bruit et les vibrations, ainsi que les services proposés dans la future gare, sont souvent évoqués.

Le registre de Cadaujac

24 remarques, portant essentiellement sur l'opportunité du projet (refus du projet), les protections des riverains en particulier contre le bruit et les vibrations, les acquisitions foncières et le schéma de déplacement sur la commune. La copie de la délibération du Conseil municipal en date du 26 octobre 2011 est jointe au registre. Elle présente la position du Conseil municipal vis-à-vis du projet.

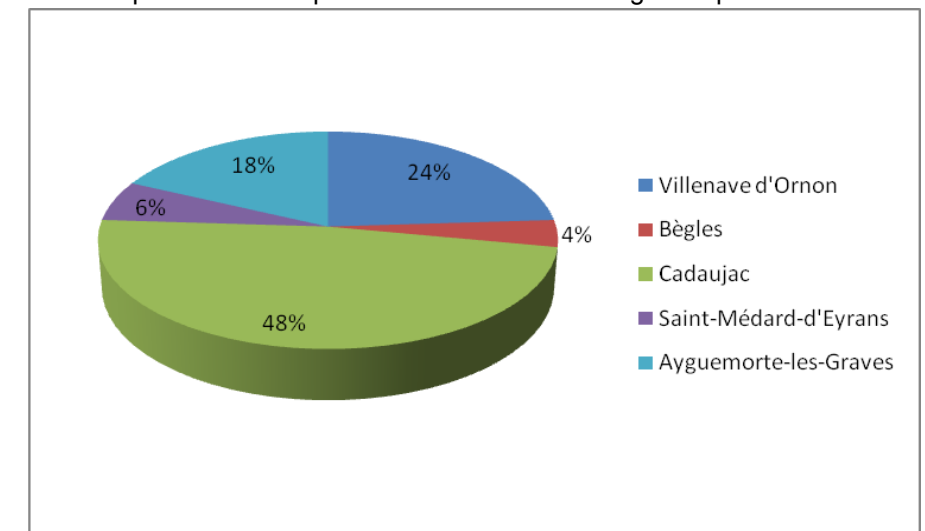
Le registre de Saint-Médard-d'Eyrans

3 remarques, portant essentiellement sur l'opportunité du projet (opposition au projet ou coût trop élevé), les mesures de protection des riverains et la démarche de concertation.

Le registre d'Ayguemorte-Les-Graves

9 remarques, exprimant essentiellement une adhésion au projet de suppression du passage à niveau sur la commune. La copie de la délibération du Conseil municipal en date du 7 septembre 2011 est jointe au registre. Elle présente la position du Conseil municipal vis-à-vis du projet.

Répartition des expressions écrites sur les registres par commune



5.2 Les courriels

28 observations au total ont été adressées à RFF sur le site Internet www.gpso.fr (voir Annexes), selon la répartition suivante :

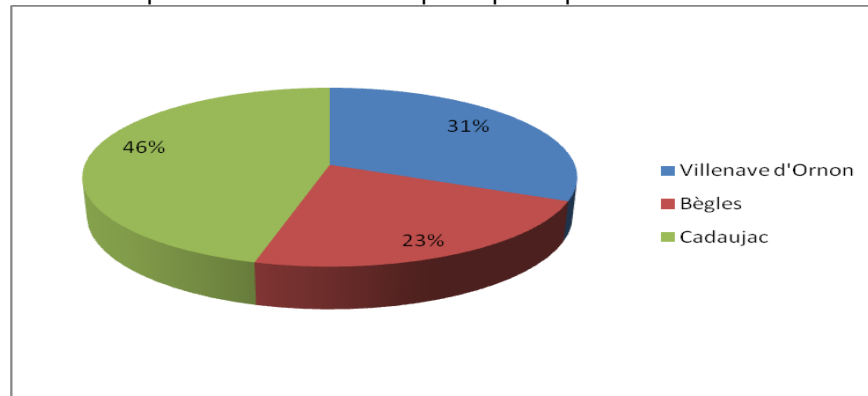
- Bègles : 6 avis
- Villenave d'Ornon : 3 avis
- Cadaujac : 13 avis
- Saint-Médard-d'Eyrans : 4 avis
- Ayguemorte-Les-Graves : 2 avis


Parmi ces 28 avis, 15 portaient sur l'objet de la concertation.

5.3 Les réunions publiques

Au total, les trois réunions publiques ont rassemblé 350 participants qui ont posé 65 questions pendant 6h25 d'échanges.


Répartition du nombre de participants par commune



 La réunion publique de Villenave d'Ornon

110 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 2h00 et a donné lieu à 13 prises de parole et questions.



 La réunion publique de Bègles

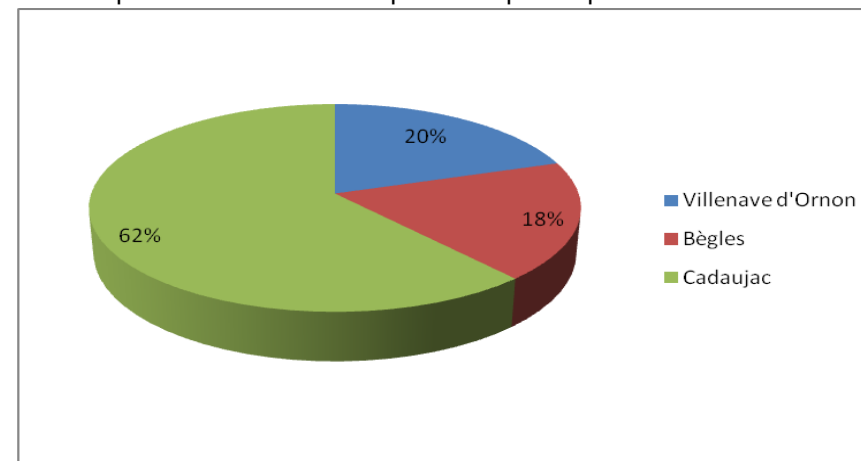
80 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 2h00 et a donné lieu à 12 prises de parole et questions.



 La réunion publique de Cadaujac

160 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 2h25 et a donné lieu à 40 prises de parole et questions.

Répartition du nombre de prises de parole par commune



5.4 La fréquentation du site Internet gpsy.fr

Pour la concertation publique sur les 4 gares/haltes TER au sud de Bordeaux, il y a eu **341 pages vues et 272 consultations uniques** sur la période du 10 octobre au 5 novembre 2011, en comparaison des 4828 pages vues dans le cadre de la concertation conduite sur les 11 gares/haltes. La décomposition est la suivante :

- *La page « Avis-gare-Bègles »*
Cette page a été consultée à 103 reprises par 85 personnes.
- *La page « Avis-halte-Villenave d'Ornon »*
Cette page a été consultée à 48 reprises par 40 personnes.
- *La page « Avis-halte-Cadaujac »*
Cette page a été consultée à 113 reprises par 85 personnes.
- *La page « Avis-halte-Saint-Médard-d'Eyrans »*
Cette page a été consultée à 52 reprises par 42 personnes.
- *La page « Avis-halte-Ayguemorte-Les-Graves »*
Cette page a été consultée à 25 reprises par 20 personnes.

5.5 Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous deux formes : une conférence de presse organisée par la Préfecture et un communiqué de presse envoyé par RFF. Le Préfet coordonnateur du GPSO, Préfet d'Aquitaine, a tenu le vendredi 7 octobre une conférence de presse pour annoncer le lancement par RFF de la consultation et de la concertation publiques.

La consultation du public portait sur les mesures d'insertion des deux lignes nouvelles et la concertation sur les 11 gares et haltes inscrites au programme du GPSO, dont faisait partie la concertation au Sud de Bordeaux.

Au cours des 4 semaines qui ont suivi la conférence de presse, les médias nationaux et régionaux se sont fait l'écho de ces deux temps forts de démocratie participative.

Pour chaque type de média, les retombées sont listées selon un ordre chronologique. Les retombées signalées par une couleur bleue concernaient spécifiquement la sortie Sud de Bordeaux.

La télévision

France 3 Aquitaine a réalisé un état d'avancement sur le projet GPSO dans son édition de Midi Pile Aquitaine du 11 octobre. Le lancement de la consultation et de la concertation a été abordé.

La radio

Suite à l'annonce du lancement de la consultation et de la concertation, 10 reportages radios ont été diffusés sur des stations locales.

Sur France Bleu Gironde, 2 reportages ont porté spécifiquement sur la concertation relative à la sortie Sud de Bordeaux

7/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 18h
7/10/2011 : France Bleu Touraine : journal régional de 18h
10/10/2011 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 6h
10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 7h
10/10/2011 : Nostalgie Toulouse : journal régional de 6h
10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 8h
10/10/2011 : Virgin Radio Pau : informations locales de 8h30
11/10/2011 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
11/10/2011 : France Bleu Gironde : Le 7/8

La presse en ligne

5 médias en ligne suivant régulièrement l'actualité de GPSO ont relayé le lancement de la consultation et de la concertation.

7/10/2011 : www.entreprises-bordeaux.com : Les consultations pour les deux LGV bientôt lancées
8/10/2011 : www.aqui.fr : Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
10/10/2011 : www.franceBTP.com : GPSO les consultations publiques lancées
10/10/2011 : www.septjours.fr : LGV Lancement de nouvelles discussions
12/10/2011 : www.eitb.com : Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV

La presse écrite

26 articles sont parus dans la presse locale et nationale.

La majeure partie des articles présente le dispositif de manière globale, en fournissant aux lecteurs des informations pratiques pour y participer.

4 articles précisait plus spécifiquement les propositions de RFF en ce qui concerne l'aménagement de la sortie sud de Bordeaux.

4 articles concernaient les réunions publiques (3 sur la réunion de Villenave d'Ornon et 1 sur la réunion de Bègles). Ces articles présentaient les propositions de RFF de manière détaillée, mais aussi les exposés des élus et les thématiques évoquées par le public.

6/10/2011 : Le Journal du Pays Basque : Consultation sur l'aménagement de la gare

6/10/2011 : le 16h d'APS : GPSO : nouvelle séquence de consultation et de concertation

7/10/2011 : AFP : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

7/10/2011 : Sud Ouest : Contours de la gare LGV

7/10/2011 : Le Moniteur : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

7/10/2011 : Le Parisien : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

8/10/2011 : France Soir : Quand la SNCF consulte le public

8/10/2011 : Aujourd'hui en France : un avis sur la LGV ?

10/10/2011 : Sud Ouest : Trois nouvelles gares et deux liftings

10/10/2011 : La Correspondance Economique : La Consultation

10/10/2011 : Direct Bordeaux 7 : Consultation : la dernière ligne droite

10/10/2011:Le Moniteur, la Quotidienne : LGV: lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

10/10/2011 : La République des Pyrénées : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre

10/10/2011 : L'Eclair : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre

11/10/2011 : Le Journal du Pays Basque : Concertation autour de la gare de Bayonne et du raccordement à la future ligne

13/10/2011 : 20 Minutes Bordeaux : Des TER à grande vitesse pour 2020

14/10/2011 : Les informations agricoles : LGV – Consultation du public

14/10/2011 : Courrier français de Gironde : Dernière consultation

15/10/2011 : Sud Ouest : LGV : concertation à Villenave

19/10/2011 : La Dépêche du Midi : Ligne et gare TGV : dernier temps de consultation

19/10/2011 : La Vie du rail : Lancement des consultations pour Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne

21/10/2011 : Sud Ouest : Avoir des TER ou pas ?

28/10/2011 : Sud Ouest : La fin des passages dangereux

31/10/2011 : Sud Ouest : Le grand retour des TER

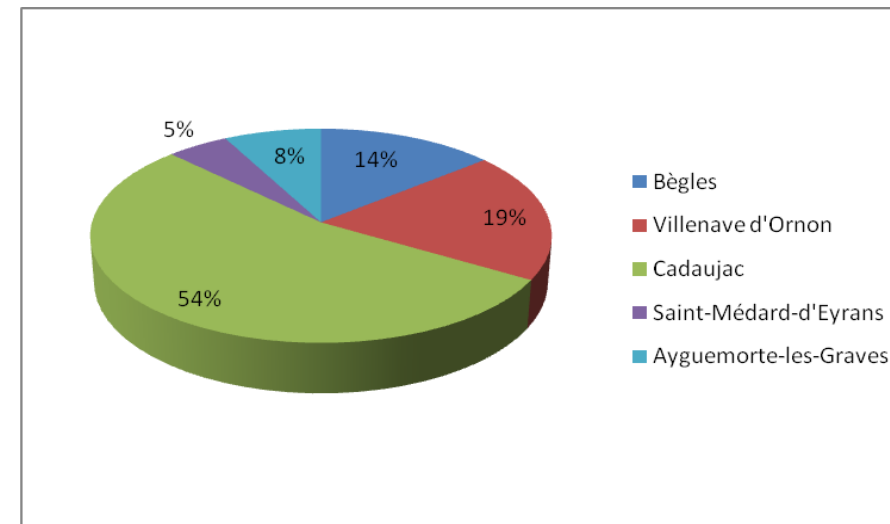
02/11/2011 : Sud Ouest : Projet Ferroviaire : les riverains inquiets

03/11/2011 : Sud Ouest : Les gares sur les rails

6. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

6.1 L'analyse géographique

La participation du public à la concertation publique a permis de recueillir des observations dans toutes les communes desservies par le projet, selon la répartition suivante :



Bègles

12 interventions en réunion publique.
2 observations laissées sur les registres.
6 courriels envoyés à RFF.

Villenave d'Ornon

13 interventions en réunion publique.
12 observations laissées sur les registres.
2 courriels envoyés à RFF.

Cadaujac

40 interventions en réunion publique.
24 observations laissées sur les registres.
13 courriels envoyés à RFF.

Saint-Médard-d'Eyrans

2 observations laissées sur les registres.
3 courriels envoyés à RFF.

Ayguemorte-Les-Graves

9 observations laissées sur les registres.
2 courriels envoyés à RFF.

C'est dans la commune de Cadaujac que les habitants se sont le plus fortement mobilisés, à la fois en réunion publique et via leurs observations sur le registre.

6.2 L'analyse thématique

De manière générale, les questions les plus souvent posées et les premières réponses apportées par RFF synthétisées dans cette partie ont été formulées dans le cadre des réunions publiques qui se sont tenues à Bègles, Villenave d'Ornon et Cadaujac.

6.2.1 Les principales thématiques abordées

La thématique qui préoccupe le plus les habitants est la prise en compte de **l'environnement humain** par RFF. La croissance du nombre de trains est une source majeure d'inquiétudes ; les habitants craignent en effet une augmentation des nuisances sonores et vibratoires.

Les **acquisitions foncières** constituent l'autre préoccupation majeure, en particulier le montant de l'indemnisation et le calendrier.

Une autre thématique souvent abordée par les participants à la concertation est **l'opportunité du projet**. L'ajout d'une voie supplémentaire à la sortie sud de Bordeaux est globalement perçu comme une opportunité, à la fois pour l'aménagement urbain et la mobilité des habitants. Le projet va largement contribuer à une meilleure fiabilité et régularité du service TER, qui sont des facteurs essentiels de l'attractivité et de l'utilisation de ce mode de transport écologique.

Les différents échanges, notamment dans le cadre des réunions publiques, montrent l'intérêt que les habitants portent à la problématique des déplacements. Ils approuvent la mise en œuvre de solutions de transport alternatives à la voiture et la réflexion conduite sur l'intermodalité tram/train par exemple. Pour accéder à la halte ou à la gare, ils souhaitent qu'une place importante soit accordée aux modes doux ; les cheminements pour les piétons et les cyclistes doivent par exemple être sécurisés... Ils considèrent que les aménagements envisagés sont nécessaires pour une meilleure mobilité mais qu'ils doivent être réalisés dans le respect de l'environnement humain.

6.1.2 Les thématiques générales

L'environnement humain

Les échanges lors des réunions publiques, mais aussi les avis exprimés sur les registres ou adressés par mail, montrent une réelle inquiétude des habitants par rapport à la dégradation du cadre de vie. Ils craignent que l'augmentation du nombre de trains entraîne une augmentation proportionnelle du bruit et des vibrations. L'accès à la gare suscite également des craintes liées à l'augmentation de la circulation routière.

Dans ce contexte, les mesures mises en place pour protéger les riverains contre les nuisances sonores et les vibrations occupent une place centrale dans les débats et les questions posées. Des attentes précises sont exprimées par les participants et plus particulièrement l'installation de dispositifs de protection acoustique sur la totalité du linéaire et d'une hauteur suffisante pour assurer une protection maximale. Pour eux, l'intégration paysagère de ces protections est également très importante.

La définition d'un périmètre de protection a été suggérée par une partie du public, afin que soient également prises en considération les habitations plus éloignées des voies ferrées.

La réglementation et les seuils de bruit ont aussi largement fait débat. Les habitants estiment que les seuils réglementaires pris en compte dans le dimensionnement des protections acoustiques ne sont pas suffisants. L'ensemble des municipalités demande à RFF de prévoir des dispositifs de protection sur l'ensemble du linéaire. Celles de Bègles, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans demandent également l'exemplarité dans ce domaine en allant au-delà des seuils réglementaires.

Questions les plus souvent posées

- L'ajout d'une voie supplémentaire va augmenter le trafic, donc à terme les nuisances sonores. Qu'avez-vous prévu ?
- Les protections acoustiques seront-elles suffisamment dimensionnées pour protéger efficacement les riverains ? Sont-elles prévues sur la totalité du linéaire ?
- Y a-t-il des solutions techniques pour absorber les sons graves qui se propagent par le sol ?
- Que comptez-vous faire pour lutter contre les vibrations inhérentes à l'augmentation de la circulation ?
- Quel est le niveau de bruit que les riverains sont en droit d'accepter en terme de décibels ?
- Comment sont gérées les protections acoustiques au niveau des immeubles collectifs ? Les normes sont-elles identiques entre le rez-de-chaussée et les étages ?



Réunion publique de Cadaujac

Premières réponses apportées par RFF sur les protections acoustiques

La perception du bruit varie en fonction de chaque personne ; le même bruit peut être ressenti différemment par deux personnes, peu gênant pour l'un, très gênant pour l'autre. Le bruit de l'autoroute est plus important mais il est continu alors que le bruit du train est intermittent.

Pour définir les besoins en termes de protections acoustiques, deux méthodes sont appliquées : la modélisation en 3 dimensions de l'environnement du réseau ferroviaire et des mesures de bruit sur les propriétés des riverains des voies ferrées.

Le dimensionnement des protections est calculé sur la base des prévisions de trafic à l'horizon 2050, qui représentent le niveau maximal de trafic aujourd'hui envisagé ; les modélisations ont ainsi été réalisées sur la base de 250 trains par jour : 100 TaGV, 100 TER, 50 trains de marchandises. Par conséquent, lorsque les nouvelles voies seront mises en service, à l'horizon 2020, avec les dispositifs de protection acoustique, il n'y aura pas plus, voire moins, de bruit qu'aujourd'hui (en l'absence de protection à de nombreux endroits).

RFF prend l'engagement suivant : les protections répondront aux normes en vigueur et seront installées partout où cela sera nécessaire, sur les portions de ligne qui longent les habitations. Ce dispositif sera utilement complété par des aménagements paysagers pour garantir une continuité des équipements.

RFF rappelle également son obligation de résultat quant au respect des seuils réglementaires. Des mesures seront effectuées dans ce sens pendant les travaux puis en période d'exploitation, et contrôlées par le comité de suivi des engagements de l'Etat. Si les protections ne respectent pas les seuils réglementaires, RFF aura l'obligation de les mettre en conformité.

Concernant les immeubles collectifs, les normes sont les mêmes que celles des maisons individuelles ; cependant, le bruit ne se propageant pas de la même façon, la modélisation est réalisée étage par étage (modélisation en 3 dimensions). En termes de protection, il existe différentes options : la protection à la source (mur le long des voies ferrées) et, si nécessaire, une isolation des façades (fenêtres acoustiques) en complément.

Il est trop tôt pour présenter les caractéristiques précises des protections (hauteur des écrans ou couleur des murs). Celles-ci seront précisées en termes de performances au moment de l'enquête publique mi 2013, mais elles pourront faire l'objet de discussions avec les collectivités locales et les riverains jusqu'à leur réalisation.

* TaGV : train apte à la grande vitesse

Premières réponses apportées par RFF sur les vibrations

La réduction de l'impact des vibrations fait partie intégrante des études du projet. Une étude va d'ailleurs être menée en 2012 afin de définir l'état actuel des vibrations et mettre en place des mesures appropriées à la fois sur l'infrastructure ferroviaire mais aussi pour le matériel roulant.

A titre d'exemple, les représentants de RFF ont indiqué que les voies, nouvelles et existantes, seraient équipées de longs rails soudés, ce qui diminue le bruit à la source, ainsi que d'une épaisseur de ballast renforcée, jouant le rôle « d'amortisseur ». Des couches d'isolant sont également prévues sous les rails afin de réduire la propagation des vibrations.

Des études sont actuellement menées conjointement par RFF et la SNCF afin de faire évoluer le matériel roulant. Celui-ci ayant une durée de vie de 30 à 40 ans, il sera changé progressivement. Les TER sont plus silencieux, plus courts, plus légers que les trains de marchandises. L'impact sonore est donc très faible comparé à celui d'un train de marchandises.

Les acquisitions foncières

C'est à Cadaujac que ce sujet a été le plus souvent abordé, en particulier lors de la réunion publique. Pour la majorité des participants qui se sont exprimés, c'est l'incertitude de la situation foncière et patrimoniale qui est au cœur de leurs questions et qui suscite des inquiétudes. Dans ce contexte, ils demandent que la liste des propriétés devant être acquises soit définie et communiquée au plus vite. La procédure d'évaluation du bien et le montant de l'indemnisation suscitent également de l'inquiétude. Le maire de Cadaujac a demandé la mise en place du « Droit à partir ». Cette procédure consisterait à proposer aux riverains qui ne sont *a priori* pas concernés par une acquisition foncière de choisir entre partir ou rester.

A Villenave d'Ornon, un habitant a posé la question suivante : « *Quand aborderons-nous concrètement les tarifs et les conditions de rachat ?* ». Le maire de la commune a proposé de recevoir les sept propriétaires concernés dans un autre cadre que cette réunion publique.

Questions les plus souvent posées

- Quand saurons-nous si nous sommes expropriés ?
- Pourquoi les aménagements ferroviaires nécessitent-ils autant d'emprises ?
- Est-il possible de choisir de partir et non de subir le projet ?

Premières réponses apportées par RFF sur les acquisitions foncières

L'état d'avancement du projet ne permet pas de connaître avec précision l'ensemble des biens à acquérir pour les besoins de la réalisation du GPSO. En effet, jusqu'à la décision ministérielle (2012) et la DUP ou Déclaration d'Utilité Publique (2014-2015), le projet peut évoluer et par conséquent modifier la liste des propriétés à acquérir.

Après la DUP, RFF rencontrera l'ensemble des propriétaires situés sur les emprises du projet afin de leur indiquer si leur bien doit être acquis et, si oui, selon quel calendrier.

Néanmoins, le Comité de pilotage du 9 janvier 2012 a proposé au Ministère un programme d'anticipations foncières avant la DUP. Ces acquisitions par anticipation concerneraient les propriétaires qui seraient dans l'obligation de vendre leur bien pour des raisons personnelles ou professionnelles. Ces situations seront étudiées au cas par cas.

Concernant l'évaluation financière du bien, RFF a précisé que ce n'était pas lui qui fixait le montant du bien mais un service de l'Etat, France Domaines. Suite à une visite du bien en présence du propriétaire, ce service fixe la valeur du bien en tenant compte de sa nature et de son état tout en se fondant sur les données du marché immobilier local, sans tenir compte de l'effet éventuel du projet ferroviaire.

L'opportunité du projet

A Bègles et Villenave d'Ornon, le projet est globalement bien perçu par les participants à la concertation : il représente une opportunité pour l'avenir des communes et pour la mobilité des habitants. Dans ces deux communes, les habitants ont été satisfaits de la tenue de réunions publiques et des précisions techniques apportées par RFF.

A Ayguemorte-Les-Graves, le projet est accueilli favorablement. Des compensations à la suppression du passage à niveau sont néanmoins attendues par les personnes qui se sont exprimées.

A Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, l'opportunité du projet est remise en question par certains. Ses impacts sur la commune et la dégradation du cadre de vie sont fréquemment mis en avant pour justifier cette opposition. Le coût et le financement du projet dans le contexte économique actuel sont également évoqués.

Premières réponses apportées par RFF sur l'opportunité du projet

A la suite des deux débats publics de 2005 et 2006, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études des projets de ligne nouvelle (et des aménagements nécessaires sur les lignes existantes) en vue de les soumettre à enquête d'utilité publique. C'est maintenant à l'Etat et au ministère chargé des Transports qu'appartient la décision de poursuivre ou non le projet et de définir les échéances de sa réalisation. Les études, demandées par l'Etat et réalisées par RFF, serviront de support et de référence à la décision de l'Etat.

La question du financement qui concerne également l'Etat et les collectivités, sera traitée le moment venu dans le cadre des modalités prévues par la loi pour la réalisation et le financement de ce type d'infrastructure et du contexte économique.

Les services ferroviaires de proximité

Quelques personnes ont fait part des difficultés que peuvent rencontrer certains usagers des services ferroviaires. Par exemple, la saturation de la ligne Bordeaux-Langon provoque des retards récurrents et une désaffection de la clientèle vis-à-vis du train. Pour ces personnes, la construction d'une 3^e voie dédiée aux TER devrait permettre une meilleure fiabilité et une plus grande régularité des services ferroviaires. Elles pensent que le cadencement des TER aux heures de pointe (au ¼ h dans les principales gares/haltes et à la ½ h dans les autres) est l'un des enjeux forts du projet, ainsi que les destinations : la fréquence des TER ne devra pas être augmentée uniquement vers Bordeaux, mais aussi vers Langon, de nombreux lycéens et personnes actives s'y rendant chaque jour.

Questions les plus souvent posées

- Peut-il y avoir un engagement sur la fiabilité et la régularité des trains aux heures de pointe ?
- Y aura-t-il des conditions tarifaires favorables à l'utilisation combinée des modes de transport collectifs, comme par exemple un billet unique train/tram/bus ?
- Sur quelles études est basé le dimensionnement des parcs-relais ?
- Répondent-ils aux besoins et habitudes de déplacements des habitants ?
- A quelle échéance les TER seront-ils cadencés à la ½ ou au ¼ h ?

Premières réponses apportées par RFF et ses partenaires sur les services de proximité

L'ajout d'une voie supplémentaire améliorera le service TER sur l'axe Bordeaux-Langon-Agen. Cette solution va permettre la mise en place de TER omnibus ou semi-directs desservant les différentes gares de l'axe.

Les travaux à réaliser entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans sont à l'étude et pourraient être réalisés en deux phases :

- Une 1^{ère} phase entre Bègles et Villenave d'Ornon pour une mise en service en 2017. Elle permettrait la circulation d'un TER toutes les ½ h aux heures de pointe.
- Une 2^e phase entre Villenave d'Ornon et Saint-Médard-d'Eyrans pour une mise en service en 2020. Il pourrait alors y avoir un TER tous les ¼ h aux heures de pointe.

6.2.3 Les thématiques locales, commune par commune, et l'analyse des propositions

Bègles

Les scénarii 2 et 3 comptabilisent le plus d'avis favorables, de manière équivalente. L'argument des habitants en faveur du scénario 2 est son moindre coût, celui en faveur du scénario 3 est le partage des installations de parking des véhicules avec la future station de tramway de la Cité du Dorat. Un cheminement gare/tram pour les piétons est préconisé.

En revanche, certaines personnes regrettent l'éloignement de la future station de tram avec la gare, qui ne va pas favoriser l'intermodalité.

L'avenir du triage d'Hourcade a fait l'objet de questions des habitants en réunion publique. RFF a apporté en réunion les éléments de réponse suivants :

« Le triage d'Hourcade n'est pas situé sur un axe ferroviaire important pour le développement du fret. Les trains de marchandises empruntant surtout la ligne Bordeaux-Sète pour la desserte locale, le triage d'Hourcade sera à terme utilisé comme plateforme régionale sur l'axe Bordeaux-Toulouse.



Cadaujac

La suppression des passages à niveau et le rétablissement d'ouvrages de franchissement des voies ferrées

Remplacer les passages à niveau par de nouveaux franchissements davantage sécurisés est globalement favorablement accueilli par les habitants de la commune. Cependant, des observations se dégagent une préférence pour des solutions de remplacement *in situ* plutôt que la redéfinition de nouveaux itinéraires de substitution. Les solutions proposées par RFF suscitent différentes réactions.

Leur nombre. Trois franchissements des voies ferrées sont jugés insuffisants par certains habitants et au contraire trop importants pour d'autres. La commune de Cadaujac dispose actuellement de cinq franchissements que RFF propose de remplacer par trois ponts-routes. Pour les premiers, compte tenu de l'augmentation régulière de la population, trois franchissements sont insuffisants et risquent de générer des problèmes de saturation et de sécurité. Les seconds pensent au contraire que trois franchissements des voies ferrées sur Cadaujac sont suffisants en comparaison des trois ponts pour franchir la Garonne sur l'ensemble de l'agglomération de Bordeaux.



La nature des nouveaux ouvrages. Certains participants estiment que trois ponts-routes sont disproportionnés par rapport au trafic potentiel et à la taille de la commune. Ils souhaiteraient qu'il n'y ait pas que des franchissements routiers mais aussi des franchissements piétons et cyclistes.

Le franchissement en pont-route au niveau de la rue Plombart est contesté par certains pour les raisons suivantes :

- son emplacement et ses accès qui impactent l'environnement de façon trop importante : difficultés d'insertion alors que la voie ferrée est en léger remblai, zone inondable, écoulement des eaux du bassin versant, zone naturelle sensible...
- son dimensionnement est disproportionné et son emplacement à un endroit où la voie est la plus haute entraîne un impact visuel important,
- il n'est utile que pour une liaison sud-ouest/nord-est.

Certains habitants proposent des solutions alternatives. Soit en faveur d'un passage au-dessus des voies, soit un passage en-dessous afin de limiter les impacts sonores et visuels. Ces propositions alternatives sont les suivantes :

- construire une ou deux passerelles au-dessus des voies à l'usage des véhicules légers et des petits camions dans le prolongement de la rue de Courdouney avec 2 giratoires de chaque côté ;
- réaliser un passage au-dessus des voies pour les piétons et les cyclistes, entre le bourg et le Bouscaut derrière la Poste ;
- créer un passage souterrain plutôt qu'aérien (passerelle) afin de limiter les nuisances sonores et visuelles. D'une hauteur de 2,20 m, il permettrait un accès plus simple et un passage dans Le Bourg-Le Bouscaut par la rue des Ormeaux/rue des Rossignols.

Le nouveau franchissement prévu au niveau de l'Avenue du Général de Gaulle est lui aussi contesté par certains. La majorité de la population étant localisée sur Le Bouscaut-Cadaujac-Bourg, ce pont serait saturé, ce qui générerait des problèmes de sécurité. Ils demandent par conséquent qu'une liaison supplémentaire rue Truchon soit étudiée.

Leur localisation. Des habitants pensent que les nouveaux franchissements proposés par RFF sont mieux adaptés aux automobilistes qu'aux piétons qui vont devoir effectuer 1,5 km supplémentaire pour franchir les voies ferrées. Il est préconisé la réalisation d'une passerelle aérienne ou souterraine vers l'actuel passage à niveau situé rue Truchon pour les piétons et les vélos, également accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'aménagement de la halte et du nouveau pont vont nécessiter le déplacement et la mise en sens unique de la rue du Bois du Pont. L'emplacement proposé par RFF n'est pas satisfaisant pour une partie de la population. En effet, s'il était déplacé au regard de la rue Verlaine, cela présenterait l'avantage d'épargner une maison.

L'aménagement de la halte. Trois scénarii d'aménagement de la halte ont été présentés par RFF aux habitants. Ce sont les scénarii 1 et 2 qui totalisent le plus d'avis favorables pour les raisons suivantes :

- le scénario 1 permet de conserver le stade dans sa configuration ;
- l'utilisation du terrain disponible à l'est est la meilleure solution (scénario 1 ou 2). Deux parcs relais de part et d'autre du pont routier sont nécessaires dès la construction ;
- le scénario 1 permet de préserver au mieux les propriétés viticoles. La parcelle sur laquelle est prévue l'implantation de la future halte étant classée en AOC Pessac-Léognan, il faut essayer de retenir le scénario qui minimise au maximum l'impact sur la filière viticole ;

- le scénario 2 est le plus cohérent et il présente l'avantage de permettre l'établissement d'une liaison douce Bourg-Bouscaut.

Certains habitants souhaiteraient que la halte soit conçue comme une gare multimodale capable de desservir une future localité de 7000 hab. Le cadencement doit permettre des liaisons fréquentes avec la métropole. Ils sont globalement favorables à tous les aménagements qui privilégient l'intermodalité. Ils proposent d'ailleurs que le parking vélo soit couvert et sécurisé.



Concernant le cheminement piétons proposé rue du Bois du Pont le long des voies ferrées, des habitants souhaiteraient qu'il soit prolongé jusqu'au pont créé rue de Plombart. La réalisation d'un cheminement pour les deux roues en site propre jusqu'au Collège est également mentionnée.

Favoriser les déplacements en modes doux est essentiel pour bon nombre d'habitants car ils permettent de décongestionner les quartiers. De plus, ils font part de leur préférence pour un franchissement plutôt qu'un passage latéral le long des voies pour ces modes de transport.

Questions les plus souvent posées

- Pourquoi le choix d'un pont-route au niveau de la rue de Plombart ?
- D'autres solutions de franchissement peuvent-elles être étudiées ?
- Quelles solutions sont proposées pour les piétons et les vélos ?
- Quel sera l'aspect architectural des ponts ?
- Pourquoi les franchissements routiers sont-ils autant privilégiés ?
- Pourquoi la rue du Bois du Pont est-elle autant impactée par le projet ?

Principales réponses apportées par RFF à Cadaujac

Concernant le franchissement au niveau de la rue de Plombart, la proposition porte sur un pont-route en raison des contraintes techniques imposées par le respect du gabarit pour rejoindre la RD108. C'est aussi le caractère inondable de ce secteur qui empêche la construction d'un pont-rail.

Ce pont-route, dont l'emplacement est inscrit dans le PLU (plan local d'urbanisme), tient compte de la réglementation en vigueur en termes de respect des enjeux naturels.

L'aspect architectural du pont n'a pas encore été étudié à ce stade du projet. Le principe d'un pont-route doit d'abord être acté avant de lancer les études détaillées sur la localisation, le traitement architectural, le dimensionnement de l'ouvrage ...

En termes de travaux en zone inondable, c'est la Déclaration d'Utilité Publique qui donnera à RFF l'autorisation de réaliser l'ensemble des travaux nécessaires (remblai par exemple).

En ce qui concerne l'étude d'autres solutions de franchissement, celles proposées à ce jour par RFF tiennent compte de la trame urbaine existante mais aussi future. Même si, dans ce contexte, il n'y a pas une multitude de possibilités, RFF, dans la perspective de l'enquête d'utilité publique, pourra en examiner d'autres.

Concernant le nombre et la nature des franchissements proposés, RFF a indiqué que les trois ponts-routes tenaient compte de l'évolution de l'urbanisation. Une infrastructure ferroviaire produisant un effet de coupure sur la commune, à l'image d'un fleuve, il est nécessaire de rendre possible les déplacements de part et d'autre des voies ferrées.

Pour les franchissements à pied ou à vélo, une passerelle est prévue au niveau de la halte. Sur l'ensemble des voiries réaménagées dans le cadre du projet, des trottoirs et des pistes cyclables d'une largeur de 3 mètres sont prévus. RFF ne propose pas d'autre franchissement piétons/vélos à ce stade des études.

Les solutions alternatives proposées par les habitants, comme par exemple un passage inférieur pour les véhicules légers et les petits camions, ne sont pas toujours réalisables. Ainsi, le franchissement sous la voie au niveau de la rue Plombart ne pourrait se faire qu'en rehaussant les voies existantes. Cela nécessiterait la fermeture de la voie ferrée Toulouse/Bordeaux pendant plusieurs années, ce qui est impensable.

En ce qui concerne le passage souterrain pour les piétons à la place de la passerelle, RFF a indiqué qu'il ne privilégiait généralement pas ce type de franchissement pour des raisons de sécurité.

Pour la rue du Bois du Pont, plusieurs solutions sont envisageables ; elles ne nécessitent pas toutes les mêmes emprises. La mise à double sens permet de desservir d'autres rues et nécessite une emprise de 5 à 6 mètres de large. En revanche, le sens unique nécessite moins d'emprise, épargne des maisons, mais dans ce cas seule la desserte des riverains est permise.

Villenave d'Ornon



L'ensemble des personnes qui ont exprimé un avis sur les scénarii proposés par RFF sont favorables au scénario 1. Il facilite l'accès à l'école, aux commerces du bourg et aux services administratifs et permet une plus grande proximité entre le parc relais et le réseau de bus.

Le long des cheminements piétons, une voie de circulation pour les vélos est préconisée par des habitants.

Compte tenu de l'importante urbanisation de Villenave d'Ornon et de l'augmentation de la population, des participants à la concertation demandant que soient trouvées des solutions de transports en commun à plus court terme que la mise en service du GPSO pour décongestionner la ville : création d'une navette ferroviaire ou bus entre la halte actuelle de Villenave d'Ornon et la gare multimodale de Bègles desservie par le tram.



Sur cette commune, la plateforme d'Hourcade a été plusieurs fois évoquée, en particulier le bruit nocturne généré par le freinage des trains de marchandises. Il est demandé que cet élément soit pris en compte dans les études de bruit.

Ayguemorte-Les-Graves

Les habitants sont globalement favorables à la suppression du passage à niveau n°17 et à la création *in situ* d'un passage souterrain réservé aux véhicules légers.

Ils souhaitent la création d'un passage souterrain pour les piétons, en prolongement de la rue du Châtaignier, afin de relier le lotissement actuel (impasse du verger) aux futurs logements de la Gravette.

Le maintien de l'accès et de la sortie du secteur de Thion est essentiel pour les habitants concernés, afin d'éviter l'enclavement de cette zone. Il est donc demandé de conserver l'entrée actuelle de la route Robert Algayon à partir de la RD1113 (carrefour du Breton) avec la construction d'un pont de franchissement de la ligne nouvelle. Des franchissements devront aussi être créés pour préserver le passage de la faune, l'accès aux chemins de randonnée, et les zones EBC (Espace boisé Classé).

Pour réduire l'impact visuel de la LGV, la municipalité demande son passage en déblai sur toute la commune.

Saint-Médard-d'Eyrans

Sur cette commune, les seuls avis exprimés ont porté sur l'opportunité du projet et plus particulièrement sur la préférence pour l'aménagement de la ligne existante (plutôt que la réalisation d'une ligne nouvelle).

La municipalité regrette que le projet n'ait pas été présenté dans son intégralité sur la base de cartes à plus grande échelle : aménagement de la future halte, rétablissement des voiries, nouveaux axes de circulation, nouveau pont routier, liaisons douces piétonnes et cyclistes.

7. LES ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

7.1 La participation du public

La participation du public a été beaucoup plus importante dans les communes où des réunions publiques ont été organisées. Elles ont été l'occasion de nombreux échanges entre RFF, la municipalité et les habitants.

350 personnes ont participé aux 3 réunions publiques de Bègles, Villenave d'Ornon et Cadaujac au cours desquelles 65 prises de paroles ont été enregistrées. En comparaison, 50 observations au total ont été inscrites dans les 8 registres et 28 ont été adressées par mail. Cela montre que le public se mobilise davantage quand un échange direct est instauré entre le maître d'ouvrage et les habitants.

7.2 Les enseignements de la concertation

7.2.1 Pour le projet d'aménagement de la gare et des haltes TER au sud de Bordeaux

Cette concertation s'est inscrite dans la démarche continue de concertation et d'études menée par RFF sur le GPSO depuis 2009. Avant cette concertation réglementaire, le projet avait déjà fait l'objet de nombreuses présentations et d'échanges avec les collectivités locales mais aussi avec les habitants lors des trois premiers temps de consultation du public. Les participants à cette concertation préalable connaissent bien le projet et cela s'est traduit par une grande qualité des échanges lors des réunions publiques ou dans les avis écrits.

Les avis sur le projet d'aménagement de la gare et des trois haltes TER sont assez hétérogènes.

Les habitants des communes de **Bègles et Villenave d'Ornon** sont globalement favorables à ce projet dans la mesure où, selon eux, il constitue une opportunité pour les territoires concernés et un atout pour l'avenir. Ils ont montré un vif intérêt pour la problématique des transports et de la mobilité en général. Ils considèrent qu'il est une solution pour optimiser l'efficacité du service TER et donc renforcer l'attractivité du train.

Les participants font part de leur préférence pour une gare et des haltes conçues comme de véritables pôles d'échanges entre les différents modes de transport et souhaitent que les moyens pour y accéder soient un juste équilibre entre la voiture, les transports urbains et les modes doux (vélos et piétons). Ces différents équipements devraient être dimensionnés sur la base d'une étude des habitudes de déplacements des habitants.

Dans les communes de **Bègles et Villenave d'Ornon**, des avis ont été formulés sur les différents scénarii proposés par RFF.

En revanche à **Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans**, la remise en question du projet est concomitante avec celle du projet GPSO en général. Dans ces communes, l'utilité de la ligne nouvelle est remise en question essentiellement en raison du coût de réalisation jugé

trop important. La nécessité de réaliser certains aménagements pour permettre le développement des services TER indépendamment du GPSO n'est pas forcément partagée par certains participants. Le projet suscite des oppositions par les impacts localisés qu'il entraîne inévitablement. Les habitants ont essentiellement fait part de leurs inquiétudes concernant l'augmentation des nuisances sonores et vibratoires, mais aussi vis-à-vis des acquisitions foncières.

7.2.2 Pour la suppression des passages à niveau et le rétablissement des voies de circulation

Pour les habitants des trois communes concernées, la tendance générale est **favorable à la suppression des passages à niveau** et au respect de l'équilibre entre les franchissements routiers et modes doux.

7.3 Les suites à donner

Un bilan synthétique de la concertation préalable sur le projet d'aménagement des gares/haltes TER au sud de Bordeaux a été présenté aux membres du Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011, puis aux membres du Comité de pilotage du GPSO le 9 janvier 2012 dans le cadre du bilan général de la concertation de l'étape 2.

Afin d'être porté à la connaissance des habitants, et en particulier de tous ceux qui ont participé à la concertation publique, ce bilan a fait l'objet d'une présentation synthétique dans la Lettre d'information GPSO n°14 (avril 2012).

Le présent bilan sera également intégré au dossier de l'enquête d'utilité publique et les enseignements issus de cette concertation publique seront intégrés dans le bilan de la concertation GPSO de l'étape 2 (cf. §2).

Ce bilan est adressé aux communes de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans, Ayguemorte-Les-Graves, à la CUB et à la Communauté de Communes de Montesquieu ; il est à la disposition des habitants auprès de ces collectivités. Il est également disponible sur le site Internet du projet www.gpsso.fr

Après trois ans de concertation et d'études avec les acteurs et les habitants, le Comité de pilotage du GPSO a retenu un tracé pour les lignes nouvelles et pour l'aménagement des lignes existantes en sortie de Bordeaux, ainsi que le programme d'aménagements des gares/haltes inscrits au programme GPSO.

Ces éléments ont fait l'objet de la **Décision ministérielle du 30 mars 2012**, conduisant à l'engagement de l'étape 3 du GPSO, qui comprend des compléments d'études et la préparation de l'étude d'impact du projet, puis le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013.

L'ensemble des préoccupations, avis et propositions exprimés par les habitants lors des concertations publiques conduites sur les

11 gares/haltes vont être analysées et étudiées lors de cette nouvelle étape. Ils vont permettre d'affiner et d'améliorer l'ensemble du projet qui sera à nouveau présenté à la population au moment de l'enquête d'utilité publique.

D'ici l'enquête publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information avec l'ensemble des acteurs du territoire et du public sur les thèmes suivants : sur les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations mais aussi sur l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, les principes de rétablissement des réseaux, les gares/haltes et lignes existantes, l'aménagement et le développement des territoires.

ANNEXES (SUR DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 adressés aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 8 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 27 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Bègles
- Délibération de la commune de Villenave d'Ornon
- Délibération de la commune de Cadaujac
- Délibération de la commune de Saint-Médard-d'Eyrans
- Délibération de la commune d'Ayguemorte-Les-Graves
- Plaquette de présentation générale du projet
- Plaquette du projet de la gare TER de Bègles
- Plaquette du projet de halte TER de Villenave d'Ornon
- Plaquette du projet de halte TER de Cadaujac
- Plaquette du projet de halte TER de Saint-Médard-d'Eyrans
- Panneau d'exposition : panneau commun à l'ensemble des communes et panneaux spécifiques pour Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept. 2011) et n°14 (avril 2012)
- Affiches d'information de la concertation préalable et des réunions publiques
- Annonce dans le journal Sud-Ouest
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet Coordonnateur le 7 octobre
- Copies des observations sur les registres de la concertation publique déposés dans les mairies et intercommunalités, et celles envoyées par mail et courrier postal.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004 33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES



Aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde



Bilan de la concertation publique menée du 10 octobre au 5 novembre 2011

Mai 2012

SOMMAIRE

INTRODUCTION2

1. GPSO, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest.....2

- 1.1. Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse
- 1.2. Un projet au service des territoires

2. GPSO et la concertation.....3

- 2.1. Une démarche continue de concertation et d'études
- 2.2. De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation
- 2.3. Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde
- 2.4. Les objectifs de cette concertation

3. Le périmètre de la concertation préalable.....5

- 3.1. Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires
- 3.2. L'aménagement présenté à la concertation

4. Les modalités de la concertation.....6

- 4.1. La phase de préparation et de définition des modalités
- 4.2. La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

5. Le bilan quantitatif de la concertation7

- 5.1. La fréquentation du site internet gpso.fr
- 5.2. Les retombées média

6. Les observations recueillies.....8

7. Les perspectives.....8

ANNEXES (sur DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Captieux
- Délibération de la commune d'Escaudes
- Délibération de la Communauté de communes de Captieux-Grignols
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV sud Gironde
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet Coordonnateur du 7 octobre 2011
- Copies des observations du public envoyées par mail et courrier postal

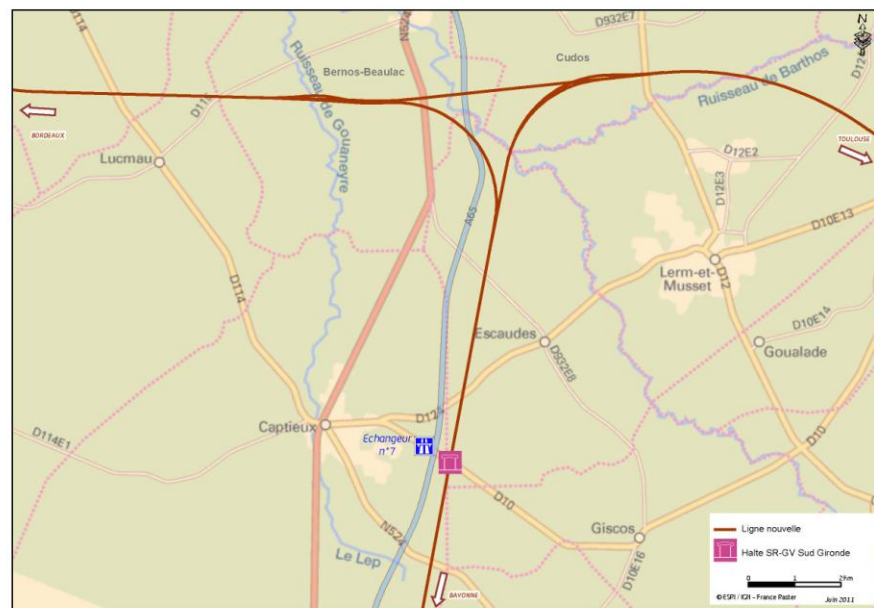
INTRODUCTION

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ; il en pilote les études et la concertation.

Dans le cadre de ce grand projet, la création d'un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) est une opportunité à saisir pour dynamiser la mobilité régionale. Il permet à des trains régionaux de circuler à grande vitesse (250 km/h ou plus) sur les lignes nouvelles.

La mise en place de ce service SRGV doit s'accompagner de l'existence de gares ou haltes dans lesquelles ces trains pourront apporter ce service. En l'occurrence, certaines gares existantes ou nouvelles sur le territoire du GPSO rendront ce service opérationnel. La réalisation de deux haltes spécifiques, dédiées exclusivement aux trains SRGV, l'une en sud Gironde et l'autre sur la côte landaise, est aussi prévue dans le GPSO.

Dans le cadre du GPSO, l'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde a fait l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011. Cette concertation a été conduite par RFF au titre de l'application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.



1. GPSO, LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à créer deux lignes nouvelles depuis Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne.

Les études associées au GPSO prennent également en considération le réaménagement de la ligne existante Bordeaux-Sète entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, point de raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle.

1.1 Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne sera une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs entre Bordeaux et Dax, via l'Est des Landes, puis une ligne mixte (fret et voyageurs) entre Dax et la frontière espagnole, connectée au réseau à grande vitesse espagnol.

L'axe ferroviaire Paris-Bordeaux-San-Sebastian-Valladolid-Madrid est considéré comme l'un des axes stratégiques au niveau européen pour relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique au reste de l'Europe. A ce titre, il fait partie des 10 projets prioritaires du RTE-T⁽¹⁾ approuvé en octobre 2011 par l'Union Européenne.

Cette ligne nouvelle a comme ambition de :

- permettre le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail ;
- améliorer significativement les liaisons ferroviaires pour les voyageurs entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- favoriser le développement des TER en Aquitaine.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, trois gares seront desservies par les TaGV (trains aptes à la grande vitesse) : Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse prolonge le réseau des lignes à grande vitesse orienté vers Paris, et constitue l'un des maillons du réseau transversal du Grand Sud qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée. Elle permettra :

- d'assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris en améliorant la compétitivité du rail ;
- de faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et de rapprocher Bordeaux et Toulouse ;
- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer les circulations des TER et des marchandises.

⁽¹⁾ Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Il a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, deux gares intermédiaires seront desservies par les TaGV : Agen et Montauban.

1.2 Un projet au service des territoires

Une mobilité durable

Les nouvelles gares ou haltes seront plus modernes et offriront davantage de services.



Elles seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport. L'enjeu de ces nouveaux services est de renforcer l'attractivité du train et de répondre au défi de demain : favoriser le report des trafics routier et aérien vers le mode de transport le moins polluant.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées représente l'opportunité d'offrir de nouveaux services de mobilité à l'intérieur des deux régions et au-delà.

Avec le GPSO, les services ferroviaires seront améliorés.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité nationale mais aussi locale. Les TaGV circuleront sur les lignes nouvelles, libérant de la place sur les lignes existantes pour les TER et les trains de marchandises. Cela signifie un service TER plus fiable et cadencé.



Avec le GPSO, le réseau ferroviaire sera mieux maillé et structuré. L'amélioration du service TER et la connexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux offriront aux habitants des liaisons ferroviaires performantes, rapides et fréquentes vers les bassins de vie, d'emploi et d'activités.

De nouvelles dynamiques économiques

Avec le GPSO, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, leurs communes, leurs entreprises et leurs commerces vont bénéficier d'un nouvel outil de développement économique. La réduction des temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains et les nouvelles connexions aux réseaux national et européen à grande vitesse vont favoriser l'ouverture des entreprises locales sur l'Europe, avec l'extension des zones d'attractivité, et leur accession

En 2010- 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés à chaque étape-clé de la définition du tracé du GPSO :

- ✈ 4 au 30 octobre 2010 : 1^{er} temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation ;
- ✈ 20 déc. 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2^e temps de consultation du public sur ces hypothèses ;
- ✈ 9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3^e temps de consultation du public sur ces tracés comparés ;
- ✈ 10 au 29 octobre 2011 (décalé pour les Pyrénées-Atlantiques du 21 novembre au 3 décembre 2011) : après présentation du tracé proposé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4^e temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.

Cette consultation s'est tenue dans les 147 communes concernées par le GPSO, tous les outils mis en place ainsi qu'un bilan spécifique pour chaque temps sont disponibles sur le site Internet dédié au projet www.gpso.fr.

RFF a également souhaité informer et recueillir l'avis des habitants sur les aménagements des 11 haltes et gares desservies par le GPSO. Aussi, du 10 octobre au 5 novembre 2011, une concertation publique a été organisée sur :

- ✈ les deux haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Escaudes), objet du présent document, et Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne) ;
- ✈ les gares/haltes TER au sud de Bordeaux, et la suppression de passages à niveau sur les 3 dernières communes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves ;
- ✈ les trois gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ;
- ✈ les deux gares existantes aménagées : Dax et Bayonne.

La concertation territoriale avec les acteurs et la consultation du public sur le tracé et sur les gares TaGV (nouvelles et existantes) sont des démarches volontaires, organisées à l'initiative de RFF. Seules les concertations sur les projets d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux et des deux haltes SRGV se sont inscrites dans un cadre réglementaire en application du Code de l'urbanisme (article L.300-2).

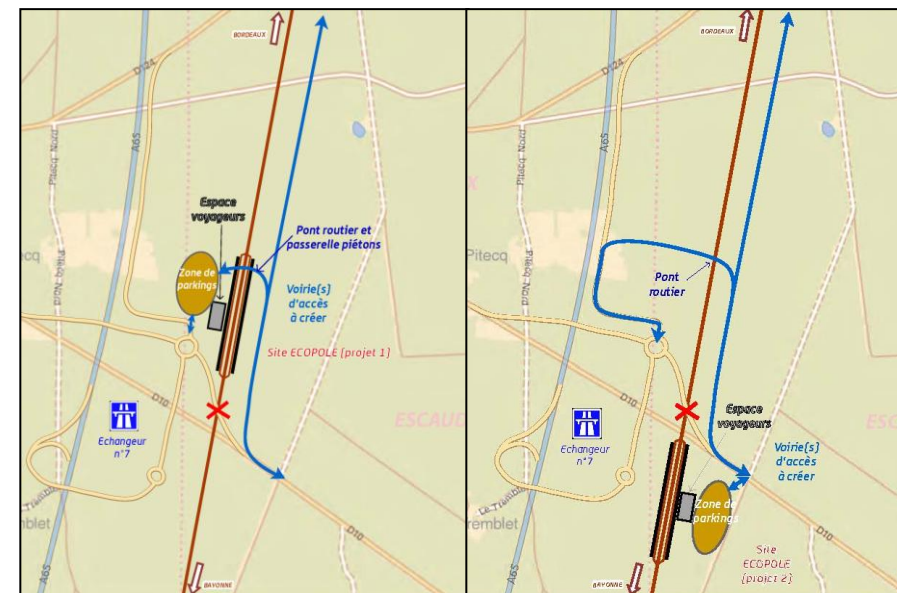
2.3 Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde

Au titre du Code de l'urbanisme, une concertation préalable à l'enquête d'utilité publique doit être organisée sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde. Sont notamment concernés par cette réglementation les aménagements dont l'investissement est supérieur à 1,9 million d'euros, en particulier les créations et déplacements de gares ou haltes ferroviaires, les aménagements routiers qui en découlent ou réalisés dans le cadre de la suppression de passages à niveau.

Les projets de création de haltes dédiées au Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) dans le sud de la Gironde et sur la Côte landaise entre dans cette catégorie, comme le réaménagement et/ou déplacement des gares/haltes TER de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et St-Médard-d'Eyrans et la suppression de passages à niveau à Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves.

Ces projets doivent donc faire l'objet d'une concertation préalable, qui intervient en amont de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013. Elle permet d'informer le public et de recueillir son avis avant l'enquête d'utilité publique, qui sera un autre moment fort de participation du public.

Pour l'aménagement de cette halte SRGV en sud Gironde, il a donc été décidé d'organiser une concertation publique sur les deux communes concernées par celle-ci, le projet de halte étant à cheval sur les communes d'Escaudes et de Captieux.



Implantation de la halte : 2 partis d'aménagement à l'étude

2.4 Les objectifs de cette concertation

- ✈ Informer sur les enjeux et principes d'un tel aménagement.
- ✈ Recueillir les avis et observations du public sur l'implantation de la halte, mais aussi sur les services, les moyens d'y accéder et les zones de stationnement proposés.

Ce que dit la loi

Article L.300-2 du Code de l'urbanisme

Le paragraphe I de l'article L.300-2 concerne les communes. Les paragraphes II et III indiquent que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les autres acteurs publics ayant l'initiative d'opérations d'aménagements sont tenus aux mêmes obligations que les communes. Réseau Ferré de France doit donc organiser « une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ou toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune ».

A l'issue de la procédure, Réseau Ferré de France établit un bilan de la concertation publique qu'il transmet aux communes concernées et qu'elles rendent publiques.

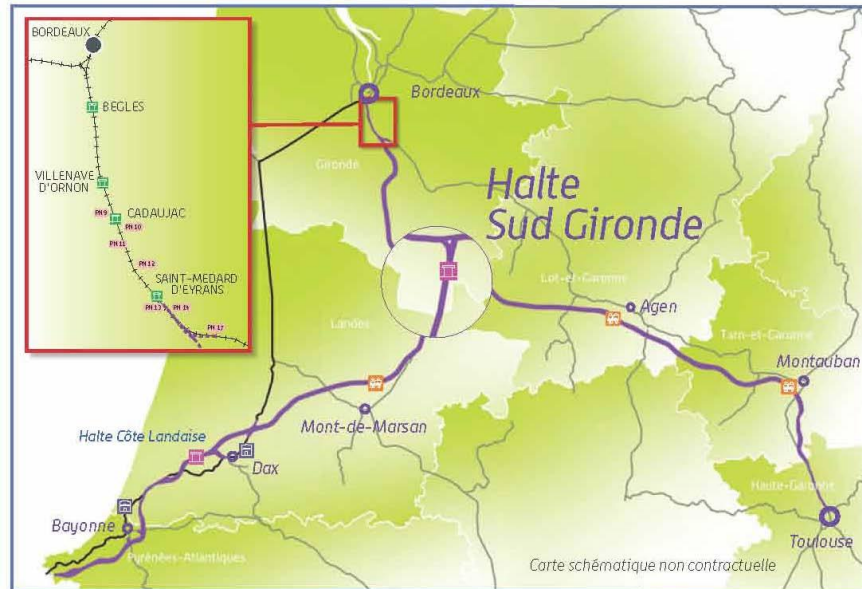
Article R.300-1 du Code de l'urbanisme

Cet article indique que les opérations d'aménagement réalisées par les communes et les autres personnes publiques, qui sont soumises aux obligations prévues par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, sont les suivantes :

au §2 : « la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants » ;

au §4 : « la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 million d'euros »

3. LE PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION PREALABLE



Les communes d'Escaudes, de Captieux et de Giscos ont été directement concernées par cette concertation préalable, le maire de Giscos ayant demandé à RFF de mettre à disposition de ses administrés l'ensemble du dispositif de concertation de ce projet.

3.1 Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires

Le transport ferroviaire régional est un outil essentiel de l'aménagement du territoire ; allié à la grande vitesse, il est facteur du dynamisme économique, mais aussi un facteur de cohésion territoriale.

A l'issue des débats publics en 2005 et 2006 sur les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, développer un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) sur les lignes nouvelles est apparu comme une opportunité à saisir. Ce service permettra de faire circuler des trains régionaux à grande vitesse (250 km/h).

A partir de 2009, la pertinence et la faisabilité de ce service font l'objet d'études et de concertation avec les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées (en tant qu'autorités organisatrices des transports) et les collectivités locales concernées, afin de bâtir un projet partagé et complémentaire des projets d'aménagement locaux.

En 2010, le Comité de pilotage GPSO puis le Ministre chargé des Transports ont confirmé la pertinence du développement du SRGV et retenu le principe de deux haltes dédiées à ce type de service en Aquitaine : l'une dans le sud Gironde à proximité de Captieux et l'autre sur la côte landaise à Saint-Geours-de-Mareme.

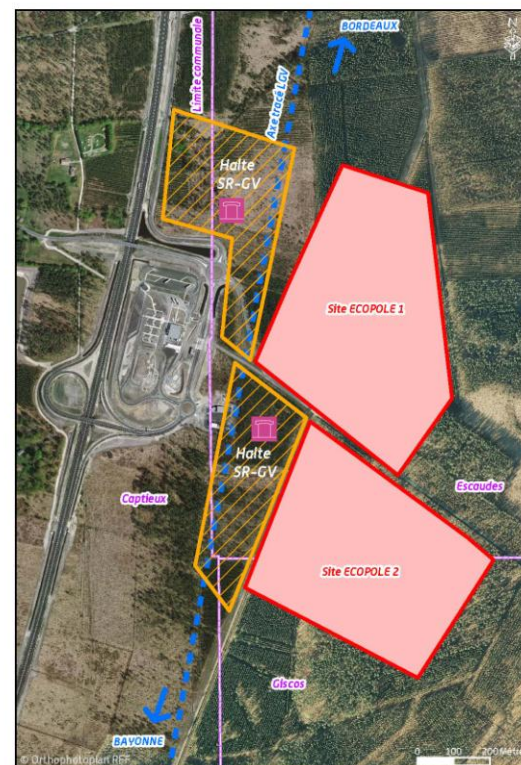
3.2 L'aménagement présenté à la concertation

Le sud de la Gironde ne bénéficie actuellement d'aucune desserte ferroviaire. Choisir d'implanter une halte SRGV dans ce secteur, c'est offrir l'opportunité d'irriguer ce territoire, de le rapprocher des métropoles régionales et de permettre un développement économique local.

La halte SRGV Sud Gironde a fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux pour en faire une opportunité de développement et d'aménagement du territoire. Dans le cadre du dispositif de concertation territoriale conduite sur le GPSO, un groupe de travail spécifique « GT8f Gares et dynamiques territoriales : halte SRGV sud Gironde » réunit l'ensemble des acteurs concernés avec l'objectif de définir un projet de halte construit collectivement.

La communauté de communes de Captieux-Grignols projette l'implantation d'un pôle économique sur son territoire : Ecopôle.

Ce pôle privilégiera l'accueil des entreprises tournées vers les éco-matériaux, les éco-produits, l'environnement et le bois, en cohérence avec les objectifs du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne. L'implantation et la conception de l'Ecopôle seront étudiées en synergie avec la halte SRGV.



2 scénarios à l'étude pour le projet d'Ecopôle

Un site facilement accessible

La halte SRGV Sud Gironde sera localisée sur les communes de Captieux et d'Escaudes, située entre la D10 et D132, à l'est de l'A65 et à proximité immédiate de son échangeur. La halte sera accessible par les grands axes routiers de circulation, par les modes doux (vélo, marche...) grâce à des cheminements adaptés et signalisés, et éventuellement par le réseau de bus départemental s'il devait être développé.

3 départements et 30 000 voyageurs concernés

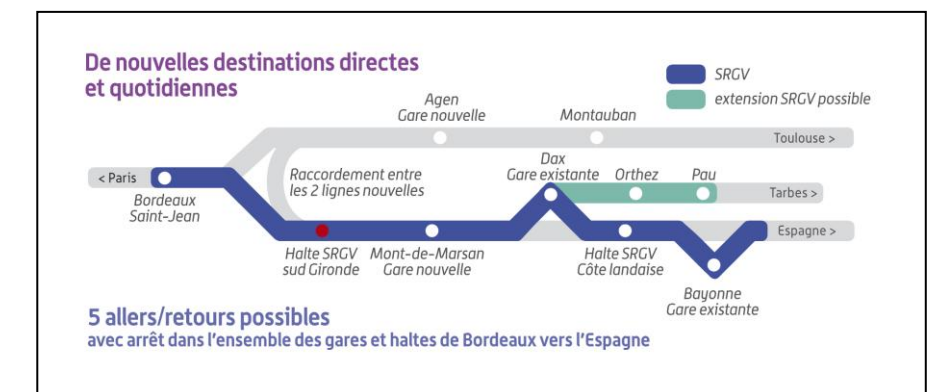
L'implantation de la halte SRGV Sud Gironde permet d'assurer la desserte de ce secteur mais aussi celle du nord-est des Landes et du sud-ouest du Lot-et-Garonne. Au total, trois départements vont bénéficier de ce service.

Grâce au GPSO et aux nouveaux services qu'il va apporter (plus de trains, des temps de parcours réduits, plus de correspondances, des gares mieux desservies, de nouvelles destinations), le trafic ferroviaire va gagner 5 à 6 millions de voyageurs supplémentaires. Au total, plus de 50 millions de personnes se déplaceront chaque année sur le réseau ferroviaire du Sud-ouest (TaGV, Grandes Lignes et TER Aquitaine). Pour la halte SRGV sud Gironde, cela représente un potentiel d'environ **30 000 voyageurs par an** à la mise en service du projet.

Un potentiel de 5 allers/retours pour desservir la halte

Outre la halte SRGV Sud Gironde, le service régional à grande vitesse pourra desservir la halte SRGV Côte landaise et les grandes gares TaGV de l'axe Bordeaux-Espagne (gare nouvelle de Mont-de-Marsan et gares existantes de Dax et Bayonne). Il pourrait également desservir à vitesse habituelle les gares d'Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes, en empruntant la ligne existante depuis Dax.

Nota : l'arrêt des trains à grande vitesse n'est pas prévu dans les haltes SRGV.



*TaGV : train apte à la grande vitesse

4. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

4.1 La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation

C'est RFF, en qualité de maître d'ouvrage du projet, qui a défini les modalités de la concertation préalable et les a présentées pour avis aux communes et EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) concernés.

> **Le 11 juillet 2011**, RFF a adressé un courrier de présentation des modalités de la concertation aux communes d'Escaudes et Captieux et à la Communauté de Communes Captieux-Grignols.

Un second courrier daté du 28 juillet 2011 prolongeait le délai de réponse demandée par RFF pour l'avis formulé par les Conseils municipaux et l'intercommunalité sur les modalités de concertation proposées.

> **Courant juillet puis début septembre 2011**, RFF a complété cette démarche par des rencontres avec les élus et services techniques de ces collectivités. C'est à cette occasion que la commune de Giscos a demandé à recevoir le dispositif de concertation proposé aux deux communes d'Escaudes et Captieux. Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'un avis du conseil municipal (délibération) des trois collectivités :

- ✈ la commune de Captieux a accepté les modalités de la concertation telles que proposées par RFF ;
- ✈ la commune d'Escaudes a décidé de s'abstenir de tout commentaire dans un courrier reprenant la totalité des modalités proposées ;
- ✈ la Communauté de communes Captieux-Grignols a émis un avis favorable sur les modalités de la concertation, en proposant des ajustements sur les outils de communication spécifiques aux trois communes et à la Communauté de communes.

L'ensemble des courriers et délibérations est joint en Annexes.

RFF a pris en compte les demandes d'ajustement et les a intégrées dans la mesure du possible aux modalités de la concertation.

> **Le 7 octobre 2011**, en application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme, le Président de RFF a transmis aux collectivités sa décision (voir Annexes) d'ouvrir officiellement la concertation préalable relative à l'opération d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde du 10 octobre au 5 novembre 2011, dans les conditions définies avec les communes et selon les modalités présentées ci-après.

4.2 La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants des communes concernées, trois importants dispositifs ont été mis en œuvre par RFF :

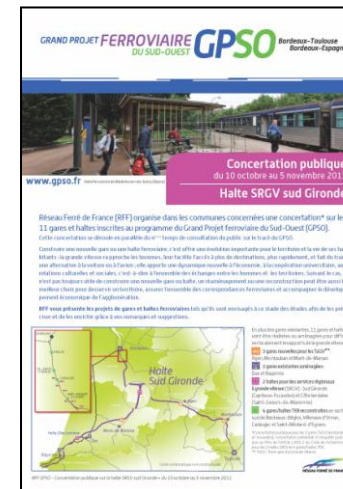
- ✈ un dispositif d'information sur le projet,
- ✈ un dispositif d'information sur la concertation,
- ✈ un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leur avis.

Les différents outils réalisés dans ce cadre, comme la plaquette ou le panneau d'exposition, sont disponibles sur le DVD joint en Annexes au présent bilan.

4.2.1 Le dispositif d'information sur le projet

✈ Plaquette de présentation générale du projet

600 plaquettes de présentation du projet ont été mises à disposition dans les mairies des trois communes et à la Communauté de Communes de Captieux-Grignols.



✈ Exposition

Un panneau spécifique sur le projet a été réalisé afin d'informer le public de la tenue de la concertation publique et de présenter les dispositifs d'information et de participation. Le choix d'une exposition simple a été fait pour faciliter sa mise en place dans les lieux exigus.

3 expositions ont été mises en place dans le hall d'accueil ou la salle de la mairie des trois communes : Escaudes, Captieux et Giscos, mais pas à la Communauté de communes.

✈ Site Internet

Un espace accessible dès la page d'accueil du site Internet du GPSO, www.gpso.fr, a été spécialement conçu pour la concertation publique (gare et haltes TER au sud de Bordeaux, halte SRGV sud Gironde et Côte landaise, 5 gares TaGV) et la consultation du public (mesures d'insertion des deux lignes nouvelles).



Ce site présentait chaque projet d'aménagement de gare ou halte, ses objectifs et caractéristiques, et permettait aux internautes de donner leur avis en ligne.

Le site Internet de certaines collectivités a également relayé le dispositif d'information sur le projet et la concertation.

4.2.2 Le dispositif d'information sur la concertation

✈ Lettre d'information GPSO

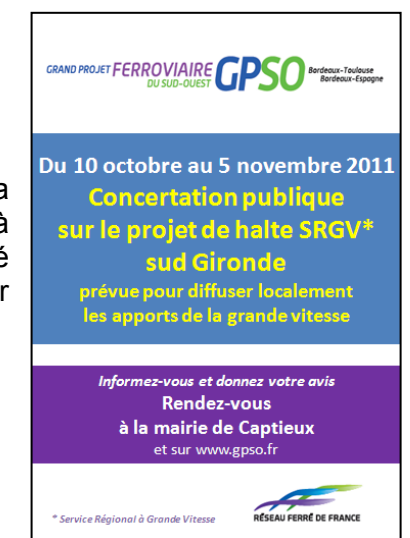
Deux pages de la Lettre d'information GPSO n°11 (septembre 2011) étaient consacrées à la présentation synthétique du projet des 11 gares et haltes du GPSO et invitaient à participer à la concertation.

300 000 exemplaires de la Lettre d'information du GPSO n°11 ont été distribués dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants des communes concernées par le GPSO (communes du fuseau de 1 000 mètres) et adressés par courrier postal aux 3 500 abonnés.



✈ Affiches

Des affiches annonçant la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité pour relayer l'information sur leur tableau d'affichage extérieur.



à de nouveaux marchés. En rapprochant les villes du Sud-ouest, le GPSO contribuera à renforcer leurs liens économiques, à faire apparaître par exemple de nouvelles formes de tourisme (courts séjours ou tourisme «écologique»), et à mettre en réseau l'économie, la culture ou la société.

De nouvelles dynamiques urbaines

Autour des gares, nouvelles ou réaménagées, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires... Ces réflexions sont menées par les collectivités territoriales concernées dans un dispositif de concertation élargi, afin d'aboutir à des projets porteurs des dynamiques locales.

L'enjeu de ces dynamiques est de créer un quartier lieu de vie et pas seulement un quartier de transit.



Halte ferroviaire écodurable de Niederbronn-les-bains avec toiture équipée de panneaux solaires (Crédit photo : SNCF-J.M. Dugas)

2. GPSO ET LA CONCERTATION

2.1 Une démarche continue de concertation et d'études

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, RFF a regroupé les deux projets sous l'appellation GPSO en 2007.

Une démarche de concertation et d'études innovante a été inscrite dans le protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études, signé le 26 décembre 2007. La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés par le projet et fait partie intégrante du processus d'études.

L'application de cette démarche fait l'objet d'une charte, la « **charte de la concertation territoriale GPSO** », qui précise en particulier les modalités de déroulement de cette concertation territoriale, notamment la nature, la composition et le rôle des différentes instances mises en place, les dispositifs d'information et de participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est garante de l'application de cette charte. Elle est assistée localement dans sa mission par trois personnalités indépendantes, les garants de la concertation GPSO, désignés par RFF en concertation avec la CNDP.

La démarche de concertation et d'études est mise en œuvre à chaque étape d'élaboration du GPSO.

L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans à l'issue de chaque étape ; ils sont présentés au Collège des acteurs locaux, aux Comités territoriaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

2.2 De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation

Plus de 1 500 acteurs (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux...) rencontrent régulièrement RFF à travers les instances de concertation afin de prendre connaissance des études, d'échanger des informations et de faire part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux...

Le public est aussi pleinement associé à cette démarche de concertation et d'études. Tout d'abord, les 600 000 habitants des 147 communes constituant le fuseau de passage des lignes nouvelles sont régulièrement informés de l'avancée du projet et des études, et invités à exprimer leur avis sur différents sujets. Pour assurer l'information de ces habitants, une Lettre d'information du GPSO est distribuée environ tous les deux mois dans leurs boîtes aux lettres (tirage : 300 000 exemplaires).

De nombreux documents sont aussi mis à leur disposition dans les mairies. Tous ces outils sont en ligne sur le site Internet du projet, www.gpsso.fr. Au-delà de ces 600 000 habitants, le site internet permet à tout le monde d'être informé et de donner son avis, quelle que soit la commune de résidence.

Calendrier pour les études et la concertation GPSO en 3 étapes



* Les instances de concertation GPSO sont les commissions consultatives, les groupes de travail thématiques et le collège des acteurs locaux.

Annonces presse

Quatre types d'annonces sont parus :

- dans la presse locale le 4 octobre : Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64), La Dépêche du Midi, (éditions 31 -32-47-82), Le Journal du Pays basque ;
- dans la presse nationale le 3 octobre (Le Monde).

L'objectif était d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités pratiques, ainsi que le 4ème et dernier temps de consultation du public sur le tracé.

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO Bordeaux-Toulouse
Bordeaux-Espagne

Du 10 au 29 octobre 2011
4^{ème} et dernier temps de consultation du public
sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion*
Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr ou dans les 170 points de consultation**

Du 10 octobre au 5 novembre 2011
Concertation publique
sur les 11 gares et haltes ferroviaires prévues
pour diffuser localement les apports de la grande vitesse:
Gironde : Bègles, Cadaujac, Captieux/Escaudes, Saint-Médard d'Eyrans, Villeneuve d'Ornon,
Landes : Dax, Mont-de-Marsan, Saint-Geours-de-Maremne
Lot-et-Garonne : Agen
Pyrénées-Atlantiques : Bayonne
Tarn-et-Garonne : Montauban,
sur la suppression des 7 passages à niveau au sud de Bordeaux :
Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Arguemorte-les-Graves.
Informez-vous et donnez votre avis
sur www.gpso.fr ou dans les 29 points de concertation**

* pour les départements 31, 33, 40, 47 et 64. Pour le département 64, la consultation aura lieu du 15 au 30 novembre 2011.
** Listes disponibles sur www.gpso.fr

GRAND PROJET FERROVIAIRE GPSO Bordeaux-Toulouse
Bordeaux-Espagne

AVIS DE CONCERTATION DU PUBLIC
du 10 octobre au 5 novembre 2011

Réseau Ferré de France organise une concertation du public sur :
• les 11 gares et haltes ferroviaires prévues pour diffuser localement les apports de la grande vitesse.
En Gironde : Bègles, Cadaujac, Captieux/Escaudes, Saint-Médard d'Eyrans, Villeneuve d'Ornon.
Dans les Landes : Dax, Mont-de-Marsan, Saint-Geours de Maremne. Dans le Lot-et-Garonne : Agen.
Dans les Pyrénées-Atlantiques : Bayonne. Dans le Tarn-et-Garonne : Montauban.
• la suppression de 7 passages à niveau, au sud de Bordeaux, entre Cadaujac et Arguemorte-les-Graves.
Cette concertation est organisée sur 29 points de concertation (liste sur le site dédié) et par Internet.
Réseau Ferré de France organise également le 4^{ème} et dernier temps de consultation sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion. Cette consultation est organisée dans les six départements concernés par le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : du 10 au 29 octobre 2011 pour les départements 31,33,40,47 et 64 et du 15 au 30 novembre 2011 pour le département 64.
Informez-vous et donnez votre avis sur www.gpso.fr

Conférence de presse

Le Préfet coordonnateur du projet, Préfet d'Aquitaine, a tenu un point presse le 7 octobre 2011 à Bordeaux pour annoncer cette concertation sur les gares. Le dossier de presse a été diffusé à plus de 80 journalistes.

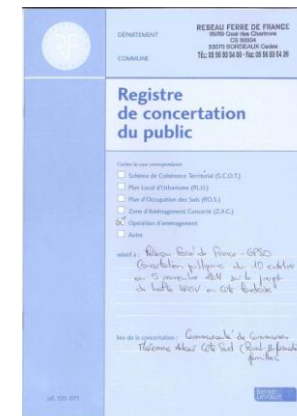
Des articles et annonces ont été rédigés dans les bulletins ou sur les sites Internet des collectivités concernées sur leur propre initiative.

4.2.3 Le dispositif de participation

Il y a eu un dispositif commun aux quatre collectivités concernées.

La mise à disposition de registres

En complément de l'exposition, des registres ont été mis à disposition du public en mairies d'Escaudes, Captieux, Giscos et au siège de la Communauté de communes de Captieux-Grignols.



La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via :

- une adresse postale, celle de RFF-Mission GPSO/Gares, Libre Réponse 14370 – 33098 Bordeaux Cedex (dispensé d'affranchissement);
- une adresse mail dédiée sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique Concertation publique.

Le public pouvait également contacter Jean-Michel Uhaldeborde, garant de la concertation GPSO pour la Gironde.

5. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Au total et tous modes confondus, **4 avis** ont été adressés à RFF, selon la répartition suivante : 3 reçus sur le site Internet et 1 par courrier.

Les 4 avis portent essentiellement sur l'opportunité du projet. **Aucune observation n'a été inscrite dans les quatre registres mis à disposition.**

5.1 La fréquentation du site gpso.fr sur la page « Avis-halte SR-GV sud Gironde »

Cette page a été vue à **134 reprises**, dont 119 consultations uniques sur la période du 10 octobre au 5 novembre 2011, en comparaison des 4828 pages vues dans le cadre de la concertation conduite sur les 11 gares/haltes.

5.2 Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous deux formes :

- une conférence de presse organisée par la Préfecture,
- un communiqué de presse de RFF.

Le Préfet coordonnateur du GPSO a tenu le vendredi 7 octobre une conférence de presse pour annoncer le lancement par RFF de la consultation du public et de la concertation. La consultation du public portait sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion sur le territoire et la concertation publique sur les 11 gares/haltes inscrites au programme du GPSO.

Au cours des 4 semaines qui ont suivi la conférence de presse, les médias nationaux et régionaux se sont faits l'écho de ces deux temps forts de démocratie participative. Pour chaque type de média, les retombées sont listées selon un ordre chronologique.

La télévision

France 3 Aquitaine a réalisé un état d'avancement sur le projet dans son édition de Midi Pile Aquitaine du 11 octobre. Le lancement de la consultation et de la concertation a été abordé.

La radio

Suite à l'annonce du lancement de la consultation et de la concertation, 10 reportages radios ont été diffusés sur des stations locales.

07/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 18h
 07/10/11 : France Bleu Touraine : Journal régional de 18h
 10/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 6h
 10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 7h
 10/10/11 : Nostalgie Toulouse : Journal régional de 6h
 10/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 8h
 10/10/11 : Virgin Radio Pau : Informations locales de 8h30
 11/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 11/10/11 : France Bleu Gironde : Le 7/8

La presse en ligne

5 médias en ligne suivant régulièrement l'actualité de GPSO ont relayé le lancement de la consultation et de la concertation.

7/10/11 : www.entreprises-bordeaux.com : Les consultations pour les deux LGV bientôt lancées
 8/10/11 : www.aqui.fr : Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest
 10/10/11 : www.franceBTP.com : GPSO : les consultations publiques lancées
 10/10/11 : www.septjours.fr : LGV. Lancement de nouvelles discussions
 12/10/11 : www.eitb.com : Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV

La presse écrite

26 articles sont parus dans la presse locale et nationale. La majeure partie des articles présente le dispositif de manière globale, en fournissant aux lecteurs des informations pratiques pour y participer.

6/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Consultation sur l'aménagement de la gare
 6/10/11 : le 16h d'APS : GPSO : nouvelle séquence de consultation et de concertation
 7/10/11 : AFP : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/11 : Sud Ouest : Contours de la gare LGV
 7/10/11 : Le Moniteur : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/11 : Le Parisien : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 8/10/11 : France Soir : Quand la SNCF consulte le public
 8/10/11 : Aujourd'hui en France : un avis sur la LGV ?
 10/10/11 : Sud Ouest : Trois nouvelles gares et deux liftings
 10/10/11 : La Correspondance Economique : La Consultation
 10/10/11 : Direct Bordeaux 7 : Consultation : la dernière ligne droite
 10/10/11 : Le Moniteur, la Quotidienne : LGV: lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 10/10/11 : La République des Pyrénées : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 10/10/11 : L'Eclair : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 11/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Concertation autour de la gare de Bayonne et du raccordement à la future ligne
 13/10/11 : 20 Minutes Bordeaux : Des TER à grande vitesse pour 2020
 14/10/11 : Les informations agricoles : LGV – Consultation du public
 14/10/11 : Courrier français de Gironde : Dernière consultation
 15/10/11 : 15/10/11 : Sud-Ouest : LGV : concertation à Villenave
 19/10/11 : La Dépêche du Midi : Ligne et gare TGV : dernier temps de consultation
 19/10/11 : La Vie du rail : Lancement des consultations pour Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne
 21/10/11 : Sud-Ouest : Avoir des TER ou pas ?
 28/10/11 : Sud-Ouest : La fin des passages dangereux
 31/10/11 : Sud-Ouest : Le grand retour des TER
 02/11/11 : Sud -Ouest : Projet Ferroviaire : les riverains inquiets
 03/11/11 : Sud-Ouest : Les gares sur les rails

6. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Les avis recueillis portent essentiellement sur l'opportunité du projet, demandant la modernisation et le réaménagement des voies existantes.

Premiers éléments de réponse de RFF Sur l'opportunité du projet

A la suite des deux débats publics de 2005 et 2006, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études des projets de ligne nouvelle (et des aménagements nécessaires sur les lignes existantes) en vue de les soumettre à enquête d'utilité publique. C'est maintenant à l'Etat et au Ministère chargé des Transports qu'appartient la décision de poursuivre ou non le projet et de définir les échéances de sa réalisation. Les études, demandées par l'Etat et réalisées par RFF, serviront de support et de référence à la décision de l'Etat.

La question du financement, qui concerne également l'Etat et les collectivités, sera traitée le moment venu dans le cadre des modalités prévues par la loi pour la réalisation et le financement de ce type d'infrastructure et du contexte économique.



Crédit photo : RFF

7. LES PERSPECTIVES

La participation du public a été très faible sur le projet d'aménagement de halte SRGV sud Gironde malgré le dispositif d'information et de participation du public mis en place.

La halte SRGV sud Gironde fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux dans le cadre d'un groupe de travail « GT8f Gares et dynamiques territoriales : halte SRGV sud Gironde », mis en place dans le cadre de la concertation conduite sur GPSO, avec l'objectif de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire qui tienne compte :

- ✍ des aménagements nécessaires au fonctionnement de la halte,
- ✍ des projets de développement économique autour de la halte.

Cette réflexion va se poursuivre en 2012.

Un bilan synthétique de la concertation préalable sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV en sud Gironde a été présenté aux membres du Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011, puis aux membres du Comité de pilotage le 9 janvier 2012, dans le cadre du bilan général de la concertation de l'étape 2.

Afin d'être porté à la connaissance des habitants, et en particulier de tous ceux qui ont participé à la concertation publique, ce bilan fait l'objet d'une présentation synthétique dans la Lettre d'information GPSO n°14 (avril 2012).

Le présent bilan sera également intégré au dossier de l'enquête d'utilité publique et les enseignements issus de cette concertation publique seront intégrés dans le bilan de la concertation GPSO de l'étape 2 (Cf. §2).

Ce bilan est adressé aux communes de Captieux, Escaudes et Giscos, ainsi qu'à la Communauté de communes de Captieux-Grignols, il est à la disposition des habitants à l'accueil de ces collectivités. Il est également disponible sur le site Internet du projet www.gpsso.fr.

Après trois ans de concertation et d'études avec les acteurs et les habitants, le Comité de pilotage du GPSO a retenu un tracé pour les lignes nouvelles et pour l'aménagement des lignes existantes en sortie de Bordeaux, ainsi que le programme d'aménagements des gares/haltes inscrits au programme GPSO.

Ces éléments ont fait l'objet de la **Décision ministérielle du 30 mars 2012**, conduisant à l'engagement de l'étape 3 du GPSO, qui comprend des compléments d'études et la préparation de l'étude d'impact du projet, puis le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013.

L'ensemble des préoccupations, avis et propositions exprimés par les habitants lors des concertations publiques conduites sur les 11 gares/haltes vont être analysées et étudiées lors de cette nouvelle étape. Ils vont permettre d'affiner et d'améliorer l'ensemble du projet qui sera à nouveau présenté à la population au moment de l'enquête d'utilité publique.

D'ici l'enquête publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information avec l'ensemble des acteurs du territoire et du public sur les thèmes suivants : sur les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations mais aussi sur l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, les principes de rétablissement des réseaux, les gares/haltes et lignes existantes, l'aménagement et le développement des territoires.

ANNEXES (sur DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Captieux
- Délibération de la commune d'Escaudes
- Délibération de la Communauté de communes de Captieux-Grignols
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV sud Gironde
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV sud Gironde
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept. 2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet Coordonnateur du 7 octobre 2011
- Copies des observations sur les registres de la concertation publique déposés dans les mairies et intercommunalité, et de celles envoyées par mail et courrier postal

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004 33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES



Aménagement d'une halte SRGV Côte landaise



Bilan de la concertation publique menée du 10 octobre au 5 novembre 2011

Mai 2012

SOMMAIRE

INTRODUCTION

- 1. GPSO, le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest...2**
 1.1. Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse
 1.2. Un projet au service des territoires
- 2. GPSO et la concertation.....3**
 2.1. Une démarche continue de concertation et d'études
 2.2. De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation
 2.3. Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise
 2.4. Les objectifs de cette concertation
- 3. Le périmètre de la concertation préalable.....5**
 3.1. Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires
 3.2. L'aménagement présenté à la concertation

- 4. Les modalités de la concertation.....6**
 4.1. La phase de préparation et de définition des modalités
 4.2. La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011
- 5. Le bilan quantitatif de la concertation.....7**
 5.1. La fréquentation du site internet gpso.fr
 5.2. Les retombées média
- 6. Les observations recueillies.....8**
- 7. Les perspectives.....9**

ANNEXES (sur CD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Saint-Geours de Maremne
- Délibération de la Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud (MACS)
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV Côte landaise
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept. 2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur du 7 octobre
- Copies des observations du public envoyées par mail

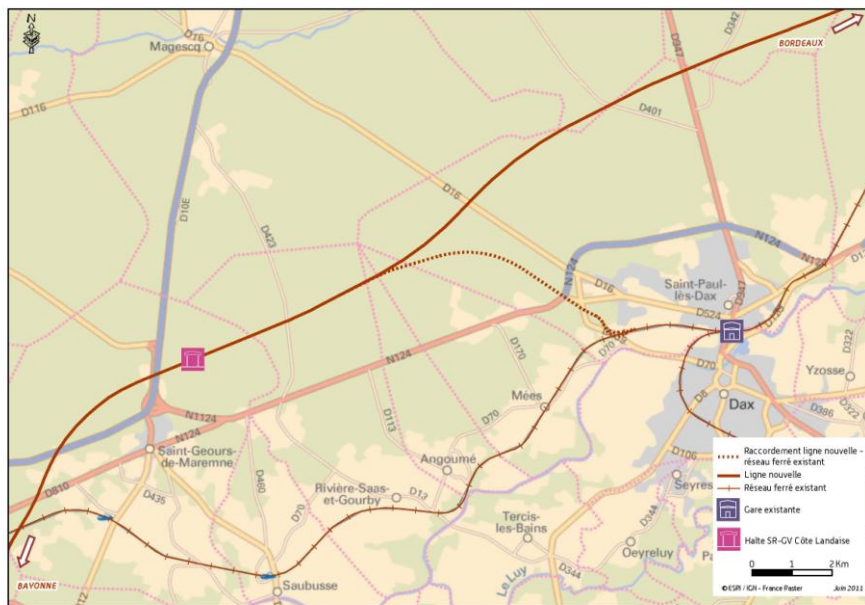
INTRODUCTION

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) ; il en pilote les études et la concertation.

Dans le cadre de ce projet, la création d'un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) est une opportunité à saisir pour dynamiser la mobilité régionale. Il permet à des trains régionaux de circuler à grande vitesse (250 km/h ou plus) sur les lignes nouvelles.

La mise en place de ce service SRGV doit s'accompagner de l'existence de gares ou haltes dans lesquelles ces trains pourront apporter ce service. En l'occurrence, certaines gares existantes ou nouvelles sur le territoire du GPSO rendront ce service opérationnel. La réalisation de deux haltes spécifiques, dédiées exclusivement aux trains SRGV, l'une sur la côte landaise et l'autre en sud Gironde, est aussi prévue dans le GPSO.

Dans le cadre du GPSO, le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise a fait l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011. Cette concertation a été conduite par RFF au titre de l'application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.



1. GPSO, LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à créer deux lignes nouvelles depuis Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne.

Les études associées au GPSO prennent également en considération le réaménagement de la ligne existante Bordeaux-Sète entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, point de raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle.

1.1 Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne sera une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs entre Bordeaux et Dax, via l'Est des Landes, puis une ligne mixte (fret et voyageurs) entre Dax et la frontière espagnole, connectée au réseau à grande vitesse espagnol.

L'axe ferroviaire Paris-Bordeaux-San-Sebastian-Valladolid-Madrid est considéré comme l'un des axes stratégiques au niveau européen pour relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique au reste de l'Europe. A ce titre, il fait partie des 10 projets prioritaires du RTE-T⁽¹⁾ approuvé en octobre 2011 par l'Union Européenne.

Cette ligne nouvelle a comme ambition de :

- permettre le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail ;
- améliorer significativement les liaisons ferroviaires pour les voyageurs entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- favoriser le développement des TER en Aquitaine.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, trois gares seront desservies par les TaGV (trains aptes à la grande vitesse) : Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse prolonge le réseau des lignes à grande vitesse orienté vers Paris, et constitue l'un des maillons du réseau transversal du Grand Sud qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée. Elle permettra :

- d'assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris en améliorant la compétitivité du rail ;
- de faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et de rapprocher Bordeaux et Toulouse ;

⁽¹⁾ Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Il a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer les circulations des TER et des marchandises. Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, deux gares intermédiaires seront desservies par les TaGV : Agen et Montauban.

1.2 Un projet au service des territoires

Une mobilité durable

Les nouvelles gares ou haltes seront plus modernes et offriront davantage de services.



Elles seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport. L'enjeu de ces nouveaux services est de renforcer l'attractivité du train et de répondre au défi de demain : favoriser le report des trafics routier et aérien vers le mode de transport le moins polluant.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées représente l'opportunité d'offrir de nouveaux services de mobilité à l'intérieur des deux régions et au-delà.

Avec le GPSO, les services ferroviaires seront améliorés.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité nationale mais aussi locale. Les TaGV circuleront sur les lignes nouvelles, libérant de la place sur les lignes existantes pour les TER et les trains de marchandises. Cela signifie un service TER plus fiable et cadencé.



Avec le GPSO, le réseau ferroviaire sera mieux maillé et structuré. L'amélioration du service TER et la connexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux offriront aux habitants des liaisons ferroviaires performantes, rapides et fréquentes vers les bassins de vie, d'emploi et d'activités.

De nouvelles dynamiques économiques

Avec le GPSO, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, leurs communes, leurs entreprises et leurs commerces vont bénéficier d'un nouvel outil de développement économique. La réduction des temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains et les nouvelles connexions aux réseaux national et européen à grande vitesse vont favoriser l'ouverture des entreprises locales sur

l'Europe, avec l'extension des zones d'attractivité, et leur accession à de nouveaux marchés. En rapprochant les villes du Sud-ouest, le GPSO contribuera à renforcer leurs liens économiques, à faire apparaître par exemple de nouvelles formes de tourisme (courts séjours ou tourisme «écologique»), et à mettre en réseau l'économie, la culture ou la société.

De nouvelles dynamiques urbaines

Autour des gares, nouvelles ou réaménagées, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires... Ces réflexions sont menées par les collectivités territoriales concernées dans un dispositif de concertation élargi, afin d'aboutir à des projets porteurs des dynamiques locales.

L'enjeu de ces dynamiques est de créer un quartier lieu de vie et pas seulement un quartier de transit.



Halte ferroviaire écodurable de Niederbronn-les-bains avec toiture équipée de panneaux solaires (Crédit photo : SNCF-J.M. Dugas)

2. GPSO ET LA CONCERTATION

2.1 Une démarche continue de concertation et d'études

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, RFF a regroupé les deux projets sous l'appellation GPSO en 2007.

Une démarche de concertation et d'études innovante a été inscrite dans le protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études, signé le 26 décembre 2007. La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés par le projet et fait partie intégrante du processus d'études.

L'application de cette démarche fait l'objet d'une charte, la « **charte de la concertation territoriale GPSO** », qui précise en particulier les modalités de déroulement de cette concertation territoriale, notamment la nature, la composition et le rôle des différentes instances mises en place, les dispositifs d'information et de participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est garante de l'application de cette charte. Elle est assistée localement dans sa mission par trois personnalités indépendantes, les garants de la concertation GPSO, désignés par RFF en concertation avec la CNDP.

La démarche de concertation et d'études est mise en œuvre à chaque étape d'élaboration du GPSO.

L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans à l'issue de chaque étape ; ils sont présentés au Collège des acteurs locaux, aux Comités territoriaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

2.2 De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation

Plus de 1 500 acteurs (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux...) rencontrent régulièrement RFF à travers les instances de concertation afin de prendre connaissance des études, d'échanger des informations et de faire part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux...

Le public est aussi pleinement associé à cette démarche de concertation et d'études. Tout d'abord, les 600 000 habitants des 147 communes constituant le fuseau de passage des lignes nouvelles sont régulièrement informés de l'avancée du projet et des études, et invités à exprimer leur avis sur différents sujets. Pour assurer l'information de ces habitants, une Lettre d'information du GPSO est distribuée environ tous les deux mois dans leurs boîtes aux lettres (tirage : 300 000 exemplaires).

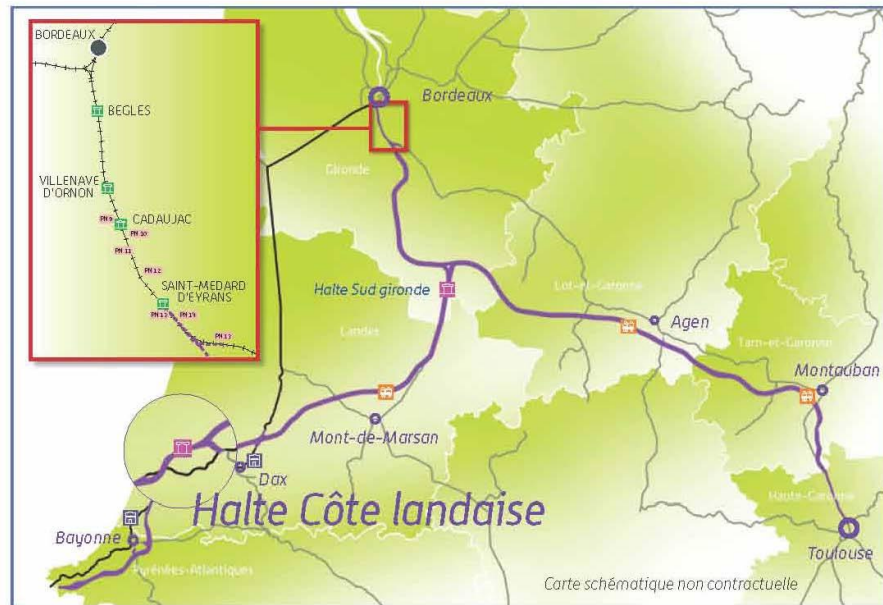
De nombreux documents sont aussi mis à leur disposition dans les mairies. Tous ces outils sont en ligne sur le site Internet du projet, www.gpsso.fr. Au-delà de ces 600 000 habitants, le site internet permet à tout le monde d'être informé et de donner son avis, quelle que soit la commune de résidence.

Un calendrier pour les études et la concertation GPSO en 3 étapes



* Les instances de concertation GPSO sont les commissions consultatives, les groupes de travail thématiques et le collège des acteurs locaux.

3. LE PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION PREALABLE



Cette concertation préalable a été organisée sur la commune de Saint-Geours de Maremne et la Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud (MACS).

3.1 Un enjeu majeur du GPSO : créer de nouvelles haltes ferroviaires

Le transport ferroviaire régional est un outil essentiel de l'aménagement du territoire ; allié à la grande vitesse, il est facteur du dynamisme économique, mais aussi un facteur de cohésion territoriale.

A l'issue des débats publics en 2005 et 2006 sur les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, développer un Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) sur les lignes nouvelles est apparu comme une opportunité à saisir. Ce service permettra de faire circuler des trains régionaux à grande vitesse (250 km/h).

A partir de 2009, la pertinence et la faisabilité de ce service font l'objet d'études et de concertation avec les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées (en tant qu'autorités organisatrices des transports) et les collectivités locales concernées, afin de bâtir un projet partagé et complémentaire des projets d'aménagement locaux.

En 2010, le Comité de pilotage GPSO puis le Ministre chargé des Transports ont confirmé la pertinence du développement du SRGV et retenu le principe de deux haltes dédiées à ce type de service en Aquitaine : l'une dans le sud Gironde à proximité de Captieux et l'autre sur la côte landaise à Saint-Geours-de-Maremne.

3.2 L'aménagement présenté à la concertation

La halte SRGV Côte landaise a fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux pour en faire une opportunité de développement et d'aménagement du territoire. Elle permettra une meilleure desserte des stations balnéaires du littoral et donc un renforcement de leur attractivité. Elle permettra également une meilleure irrigation du territoire donc un développement économique local.

Dans le cadre du dispositif de concertation territoriale conduite sur le GPSO, un groupe de travail spécifique « GT8d Gares et dynamiques territoriales : Dax et halte Côte landaise » réunit l'ensemble des acteurs concernés avec l'objectif de définir un projet de halte construit collectivement.

A la demande des acteurs locaux (Conseil Général des Landes et Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud), elle sera localisée dans le parc d'activités Atlantisud afin d'accompagner et de pérenniser son développement.

L'offre d'Atlantisud pour les entreprises est de haute qualité environnementale. Près de 189 hectares sont cessibles et desservis par le très haut débit numérique. Cette zone est dédiée à l'installation d'activités de commerce, services, de logistique et d'industrie. Elle accueille des entreprises internationales mais aussi des entreprises nationales ou locales.

Un site facilement accessible

La halte SRGV Côte landaise sera localisée sur la commune de Saint-Geours-de-Maremne. Située au croisement de la route départementale D824 venant de Dax et de l'autoroute A63-RN10 reliant Bayonne à Bordeaux. La halte sera accessible par les grands axes routiers de circulation, par le réseau de transports en commun et par les modes doux (vélo, marche...) grâce à des cheminements adaptés et signalisés.

Un réseau ferroviaire attractif

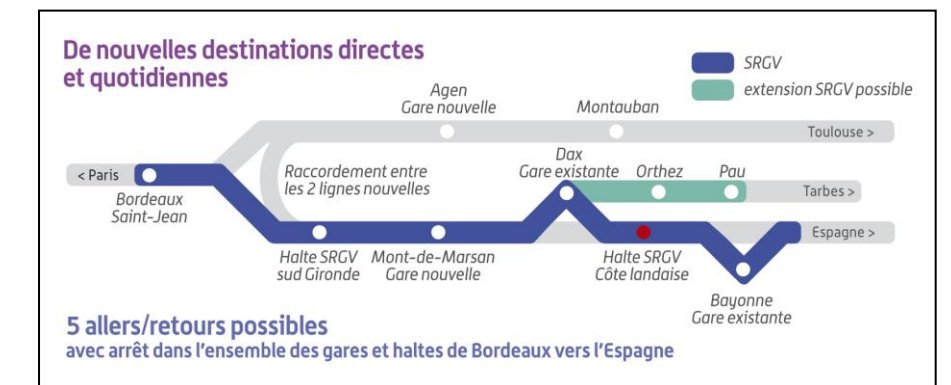
Grâce au GPSO et aux nouveaux services qu'il va apporter (plus de trains, des temps de parcours réduits, plus de correspondances, des gares mieux desservies, de nouvelles destinations), le trafic ferroviaire va gagner 5 à 6 millions de voyageurs supplémentaires. Au total, plus de 50 millions de personnes se déplaceront chaque année sur le réseau ferroviaire du Sud-ouest (TaGV, Grandes Lignes et TER Aquitaine). Pour la halte SRGV Côte landaise, cela représente **un potentiel d'environ 100 000 voyageurs par an** à la mise en service du projet.

*TaGV : train apte à la grande vitesse

Un potentiel de 5 allers/retours pour desservir la halte

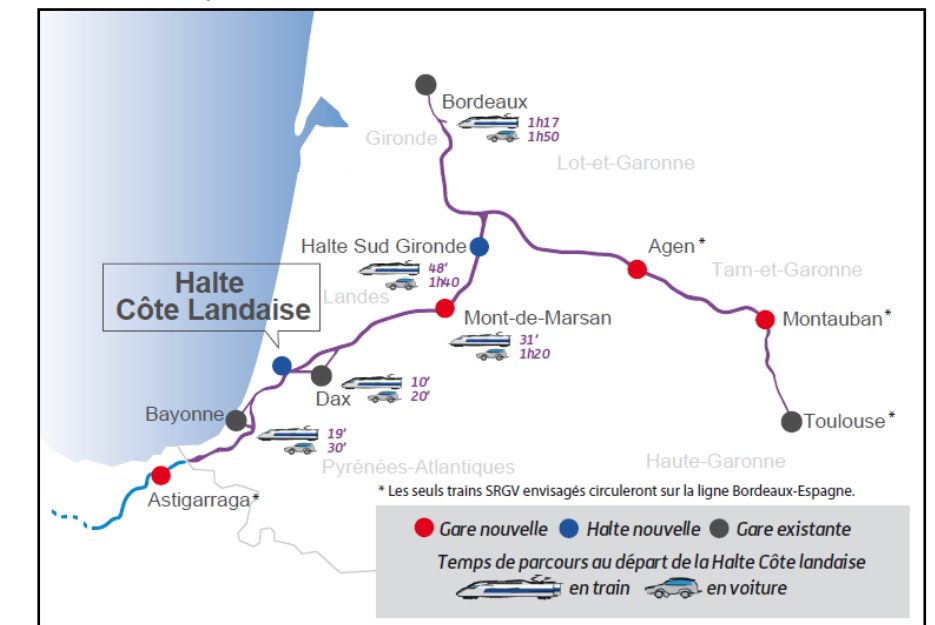
Outre la halte SRGV Côte landaise, le service régional à grande vitesse pourra desservir la halte SRGV sud Gironde et les grandes gares TaGV de l'axe Bordeaux-Espagne (gare nouvelle de Mont-de-Marsan et gares existantes de Dax et Bayonne). Il pourrait également desservir à vitesse habituelle les gares d'Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes, en empruntant la ligne existante depuis Dax.

Nota : l'arrêt des trains à grande vitesse n'est pas prévu dans les haltes SRGV.



Avec GPSO, des temps de parcours réduits

→ Par exemple, de Saint-Geours de Maremne à Mont-de-Marsan, le temps sera de 31 minutes contre 1h20 en voiture.



4. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

4.1 La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation

C'est RFF, en qualité de maître d'ouvrage du projet, qui a défini les modalités de la concertation préalable et les a présentées pour avis aux communes et EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) concernés.

> **Le 11 juillet 2011**, RFF a adressé un courrier de présentation des modalités de la concertation à la commune de Saint-Geours de Maremne et à la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud (MACS).

Un second courrier daté du 28 juillet 2011 prolongeait le délai de réponse demandée par RFF pour l'avis formulé par les Conseils municipaux et l'intercommunalité sur les modalités de concertation proposées.

> **Courant juillet puis début septembre 2011**, RFF a complété cette démarche par des rencontres avec les élus et services techniques de ces collectivités.

Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'un avis du conseil municipal (délibération) des deux collectivités. La commune de Saint-Geours de Maremne et la Communauté de communes MACS ont accepté les modalités de la concertation telles que proposées par RFF.

L'ensemble des courriers et délibérations est joint en Annexes.

> **Le 7 octobre 2011**, en application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme, le Président de RFF a transmis aux deux collectivités sa décision d'ouvrir officiellement la concertation préalable relative à l'opération d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise du 10 octobre au 5 novembre 2011, dans les conditions définies avec les communes et selon les modalités présentées ci-après.

4.2 La phase de concertation du 10 octobre au 5 novembre 2011

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants des communes concernées, trois importants dispositifs ont été mis en œuvre par RFF :

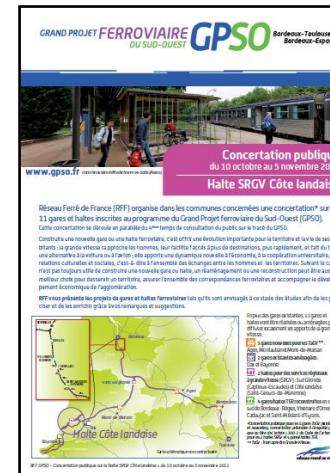
- ✈ un dispositif d'information sur le projet,
- ✈ un dispositif d'information sur la concertation,
- ✈ un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leur avis.

Les différents outils réalisés dans ce cadre, comme la plaquette ou le panneau d'exposition, sont disponibles sur le DVD joint en Annexes au présent bilan.

4.2.1 Le dispositif d'information sur le projet

✈ Plaquette de présentation générale du projet

600 plaquettes de présentation du projet ont été diffusées dans la mairie de Saint-Geours de Maremne et au siège de la Communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud (2 points : hall d'accueil et Point Information Familles).



✈ Site Internet

Un espace accessible dès la page d'accueil du site Internet du GPSO, www.gpso.fr, a été spécialement conçu pour la concertation publique (gare et haltes TER au sud de Bordeaux, halte SRGV sud Gironde et Côte landaise, 5 gares TaGV) et la consultation du public (mesures d'insertion des deux lignes nouvelles).

Ce site présentait chaque projet d'aménagement de gare ou halte, ses objectifs et caractéristiques, et permettait aux internautes de donner leur avis en ligne.

Le site Internet de certaines collectivités a également relayé le dispositif d'information sur le projet et la concertation.

4.2.2 Le dispositif d'information sur la concertation

✈ Lettre d'information GPSO

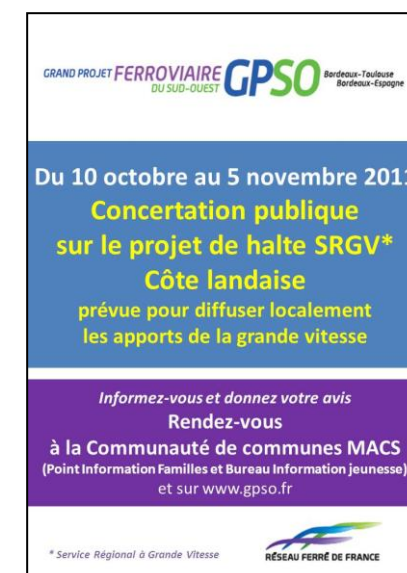
Deux pages de la Lettre d'information GPSO n°11 (septembre 2011) étaient consacrées à la présentation synthétique du projet des 11 gares et haltes du GPSO et invitaient à participer à la concertation.



300 000 exemplaires de la Lettre d'information GPSO ont été distribués dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants des communes concernées par le GPSO (communes du fuseau de 1 000 mètres) et adressés par courrier postal aux 3 500 abonnés.

✈ Affiches

Des affiches annonçant la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité pour relayer l'information sur leur tableau d'affichage extérieur.



En 2010- 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés à chaque étape-clé de la définition du tracé du GPSO :

- ✦ 4 au 30 octobre 2010 : 1^{er} temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation ;
- ✦ 20 déc. 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2^e temps de consultation du public sur ces hypothèses ;
- ✦ 9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3^e temps de consultation du public sur ces tracés comparés ;
- ✦ 10 au 29 octobre 2011 (décalé pour les Pyrénées-Atlantiques du 21 novembre au 3 décembre 2011) : après présentation du tracé proposé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4^e temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.

Cette consultation s'est tenue dans les 147 communes concernées par le GPSO, tous les outils mis en place ainsi qu'un bilan spécifique pour chaque temps sont disponibles sur le site Internet dédié au projet www.gpsso.fr.

RFF a également souhaité informer et recueillir l'avis des habitants sur les aménagements des 11 haltes et gares desservies par le GPSO. Aussi, du 10 octobre au 5 novembre 2011, une concertation publique a été organisée sur :

- ✦ les deux haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Escaudes et Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne), objet du présent document ;
- ✦ les gares/haltes TER au sud de Bordeaux, et la suppression de passages à niveau sur les 3 dernières communes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves ;
- ✦ les trois gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ;
- ✦ les deux gares existantes aménagées : Dax et Bayonne.

La concertation territoriale avec les acteurs et la consultation du public sur le tracé et sur les gares TaGV (nouvelles et existantes) sont des démarches volontaires, organisées à l'initiative de RFF. Seules les concertations sur les projets d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux et des deux haltes SRGV se sont inscrites dans un cadre réglementaire en application du Code de l'urbanisme (article L.300-2).

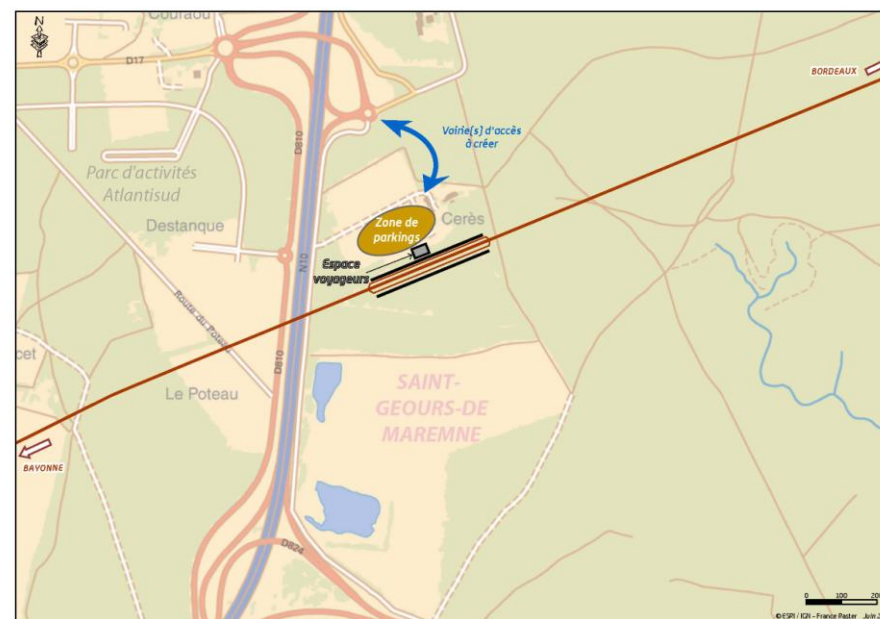
2.3 Le cadrage réglementaire de la concertation sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise

Au titre du Code de l'urbanisme, une concertation préalable doit être organisée sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise. Sont notamment concernés par cette réglementation les aménagements dont l'investissement est supérieur à 1,9 million d'euros, en particulier les créations et déplacements de gares ou haltes ferroviaires, les aménagements routiers qui en découlent ou réalisés dans le cadre de la suppression de passages à niveau.

Les projets de création de haltes dédiées au Service Régional à Grande Vitesse (SRGV) dans le sud de la Gironde et sur la Côte landaise entre dans cette catégorie, comme le réaménagement et/ou déplacement des gares/haltes TER de Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et St-Médard-d'Eyrans et la suppression de passages à niveau à Cadaujac, St-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves.

Ces projets doivent donc faire l'objet d'une concertation préalable, qui intervient en amont de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013. Elle permet d'informer le public et de recueillir son avis avant l'enquête d'utilité publique, qui sera un autre moment fort de participation du public.

Pour l'aménagement de cette halte SRGV, il a donc été décidé d'organiser une concertation publique sur les deux communes concernées par celle-ci, le projet de halte étant sur la commune de Saint-Geours de Maremne.



2.4. Les objectifs de cette concertation

- ✦ Informer sur les enjeux et principes d'un tel aménagement.
- ✦ Recueillir les avis et observations du public sur l'implantation de la halte, mais aussi sur les services, les moyens d'y accéder et les zones de stationnement proposés.

Ce que dit la loi

Article L.300-2 du Code de l'urbanisme

Le paragraphe I de l'article L.300-2 concerne les communes. Les paragraphes II et III indiquent que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les autres acteurs publics ayant l'initiative d'opérations d'aménagements sont tenus aux mêmes obligations que les communes. Réseau Ferré de France doit donc organiser « une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ou toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune ».

À l'issue de la procédure, Réseau Ferré de France établit un bilan de la concertation publique qu'il transmet aux communes concernées et qu'elles rendent publiques.

Article R.300-1 du Code de l'urbanisme

Cet article indique que les opérations d'aménagement réalisées par les communes et les autres personnes publiques, qui sont soumises aux obligations prévues par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, sont les suivantes :

- au §2 : « la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants » ;
- au §4 : « la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 million d'euros ».

🚩 Annonces presse

Quatre types d'annonces sont parus :

- dans la presse locale le 4 octobre : Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64), La Dépêche du Midi, (éditions 31 -32-47-82), Le Journal du Pays basque ;
- dans la presse nationale le 3 octobre (Le Monde).

L'objectif était d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités pratiques, ainsi que le 4ème et dernier temps de consultation du public sur le tracé.

🚩 Conférence de presse

Le Préfet coordonnateur du projet, Préfet d'Aquitaine, a tenu un point presse le 7 octobre 2011 à Bordeaux pour annoncer cette concertation sur les gares. Le dossier de presse a été diffusé à plus de 80 journalistes.

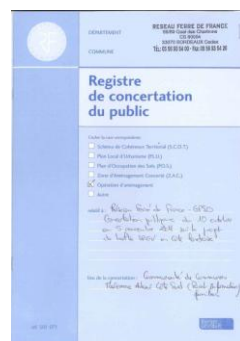
Des articles et annonces ont été rédigés dans les bulletins ou sur les sites Internet des collectivités concernées, en particulier MACS.

4.2.3 Le dispositif de participation

Il y a eu un dispositif commun aux deux collectivités concernées.

🚩 La mise à disposition de registres

En complément de l'exposition, des registres ont été mis à disposition du public en mairie de Saint-Geours de Maremne et au siège de la Communauté de communes MACS.



🚩 La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via :

- une adresse postale, celle de RFF-Mission GPSO/Gares, Libre Réponse 14370 – 33098 Bordeaux Cedex (dispensé d'affranchissement);
- une adresse mail dédiée sur le site Internet www.gpso.fr, rubrique Concertation publique.

Le public pouvait également contacter André Etchelecou, garant de la concertation GPSO pour le sud des Landes.



Crédit photo :MACS

5. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

Au total et tous modes confondus, **9 avis** ont été adressés à RFF, reçus uniquement sur le site Internet.

Les avis portent sur l'opportunité du projet et sur les services offerts. **Aucune observation n'a été inscrite dans les trois registres mis à disposition.**

5.1 La fréquentation du site gpso.fr sur la page « Avis-halte SR-GV Côte landaise »

Cette page a été vue à **152 reprises**, dont 134 consultations uniques, sur la période du 10 octobre au 5 novembre 2011, en comparaison des 4828 pages vues dans le cadre de la concertation conduite sur les 11 gares/haltes.

5.2 Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous deux formes :

- 🚩 une conférence de presse organisée par la Préfecture,
- 🚩 un communiqué de presse de RFF.

Le Préfet coordonnateur du GPSO a tenu le vendredi 7 octobre une conférence de presse pour annoncer le lancement par RFF de la consultation du public et de la concertation. La consultation du public portait sur le tracé optimisé et ses mesures d'insertion sur le territoire et la concertation publique sur les 11 gares/haltes inscrites au programme du GPSO.

Au cours des 4 semaines qui ont suivi la conférence de presse, les médias nationaux et régionaux se sont faits l'écho de ces deux temps forts de démocratie participative. Pour chaque type de média, les retombées sont listées selon un ordre chronologique.

🚩 La télévision

France 3 Aquitaine a réalisé un état d'avancement sur le projet dans son édition de Midi Pile Aquitaine du 11 octobre. Le lancement de la consultation et de la concertation a été abordé.

🚩 La radio

Suite à l'annonce du lancement de la consultation et de la concertation, 10 reportages radios ont été diffusés sur des stations locales.

07/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 18h
 07/10/11 : France Bleu Touraine : Journal régional de 18h
 10/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 6h
 10/10/11 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 7h
 10/10/11 : Nostalgie Toulouse : Journal régional de 6h
 10/10/11 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 8h
 10/10/11 : Virgin Radio Pau : Informations locales de 8h30
 11/10/11 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 11/10/11 : France Bleu Gironde : Le 7/8

La presse en ligne

5 médias en ligne suivant régulièrement l'actualité de GPSO ont relayé le lancement de la consultation et de la concertation.

7/10/11 : www.entreprises-bordeaux.com : Les consultations pour les deux LGV bientôt lancées
 8/10/11 : www.aqui.fr : Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest
 10/10/11 : www.franceBTP.com : GPSO : les consultations publiques lancées
 10/10/11 : www.septjours.fr : LGV. Lancement de nouvelles discussions
 12/10/11 : www.eitb.com : Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV



Crédit photo : RFF

La presse écrite

26 articles sont parus dans la presse locale et nationale. La majeure partie des articles présente le dispositif de manière globale, en fournissant aux lecteurs des informations pratiques pour y participer.

6/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Consultation sur l'aménagement de la gare
 6/10/11 : le 16h d'APS : GPSO : nouvelle séquence de consultation et de concertation
 7/10/11 : AFP : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/11 : Sud Ouest : Contours de la gare LGV
 7/10/11 : Le Moniteur : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/11 : Le Parisien : LGV: Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 8/10/11 : France Soir : Quand la SNCF consulte le public
 8/10/11 : Aujourd'hui en France : un avis sur la LGV ?
 10/10/11 : Sud Ouest : Trois nouvelles gares et deux liftings
 10/10/11 : La Correspondance Economique : La Consultation
 10/10/11 : Direct Bordeaux 7 : Consultation : la dernière ligne droite
 10/10/11 : Le Moniteur, la Quotidienne : LGV: lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 10/10/11 : La République des Pyrénées : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 10/10/11 : L'Eclair : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 11/10/11 : Le Journal du Pays Basque : Concertation autour de la gare de Bayonne et du raccordement à la future ligne
 13/10/11 : 20 Minutes Bordeaux : Des TER à grande vitesse pour 2020
 14/10/11 : Les informations agricoles : LGV – Consultation du public
 14/10/11 : Courrier français de Gironde : Dernière consultation
 15/10/11 : Sud Ouest : LGV : concertation à Villenave
 19/10/11 : La Dépêche du Midi : Ligne et gare TGV : dernier temps de consultation
 19/10/11 : La Vie du rail : Lancement des consultations pour Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne
 21/10/11 : Sud Ouest : Avoir des TER ou pas ?
 28/10/11 : Sud Ouest : La fin des passages dangereux
 31/10/11 : Sud Ouest : Le grand retour des TER
 02/11/11 : Sud Ouest : Projet Ferroviaire : les riverains inquiets
 03/11/11 : Sud Ouest : Les gares sur les rails

6. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Sur les 9 avis recueillis, **4 portent sur l'opportunité du projet, demandant la modernisation et le réaménagement des voies existantes.**

Premiers éléments de réponse de RFF sur l'opportunité de projet

A la suite des deux débats publics de 2005 et 2006, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre les études des projets de ligne nouvelle (et des aménagements nécessaires sur les lignes existantes) en vue de les soumettre à enquête d'utilité publique. C'est maintenant à l'Etat et au Ministère chargé des Transports qu'appartient la décision de poursuivre ou non le projet et de définir les échéances de sa réalisation. Les études, demandées par l'Etat et réalisées par RFF, serviront de support et de référence à la décision de l'Etat.

La question du financement, qui concerne également l'Etat, sera traitée le moment venu dans le cadre des modalités prévues par la loi pour la réalisation et le financement de ce type d'infrastructure et du contexte économique.

Un des avis précise « Nous voulons que tous les trains roulent sur les voies existantes et s'arrêtent dans les gares Landaises. »

Les TER (trains express régionaux) continueront de desservir les gares de la ligne existante. La réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne permettra de renforcer la fréquence et les performances des dessertes, selon les souhaits du Conseil Régional d'Aquitaine en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux.

Les 5 autres avis concernent les perspectives de trafic et ses possibilités de desserte.

Les questions posées

- Comment peut-on prévoir 100 000 personnes par an sur une zone peu habitée, coincée entre deux villes avec gare TGV à moins de 25 km de part et d'autre ?
- La halte SRGV donne-t-elle la possibilité de prendre un TGV direct sur Paris, par exemple ?
- La halte sera-t-elle capable d'accueillir à terme des TGV ? Est-il prévu de la relier aux principales communes de MACS par des transports collectifs en correspondance avec les trains ?

*Premiers éléments de réponse de RFF
sur les perspectives de trafic et les dessertes*

• Dans les études de trafic, ont été prises en compte les populations de Capbreton, Hossegor, Saint-Geours de Maremne et Boucau, susceptibles d'être intéressés par cette halte, d'où le potentiel de 100 000 voyageurs par an. Cette desserte sera en correspondance avec les TaGV à Bordeaux, Dax ou Bayonne.

A ce stade des études, la halte SRGV Côte landaise est prévue pour accueillir uniquement des trains adaptés pour un service régional à grande vitesse.

• La réflexion sur les transports collectifs à mettre en correspondance est un peu prématurée mais c'est en effet le rôle des acteurs locaux d'accompagner le développement local en proposant une desserte globale sur le territoire. Le positionnement de la halte SRGV au sein de la zone d'activité Atlantisud et à proximité immédiate du réseau routier structurant atteste de la volonté des acteurs locaux de s'inscrire dans une démarche de desserte de la halte par des transports collectifs.

Un quai bus est d'ores et déjà prévu au niveau de la halte ; sa conception prévoira son extensibilité si ce mode multimodal venait à être développé par les collectivités locales (Conseil général, MACS...).

7. LES PERSPECTIVES

La participation du public a été très faible sur le projet d'aménagement de halte SRGV Côte landaise malgré le dispositif d'information et de participation du public mis en place.

La halte SRGV Côte landaise fait l'objet d'une réflexion concertée avec les élus et les acteurs locaux dans le cadre d'un groupe de travail « GT8d Gares et dynamiques territoriales », mis en place dans le cadre de la concertation conduite sur le GPSO, avec l'objectif de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire qui tienne compte :

- des aménagements nécessaires au fonctionnement de la halte,
- des projets de développement économique autour de la halte.

Cette réflexion va se poursuivre en 2012.

Un bilan synthétique de la concertation préalable sur le projet d'aménagement d'une halte SRGV Côte landaise a été présenté aux membres du Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011, puis aux membres du Comité de pilotage du GPSO le 9 janvier 2012, dans le cadre du bilan général de la concertation de l'étape 2. Afin d'être porté à la connaissance des habitants, et en particulier de tous ceux qui ont participé à la concertation publique, ce bilan a fait l'objet d'une présentation synthétique dans la Lettre d'information GPSO n°14 (avril 2012).

Le présent bilan sera également intégré au dossier de l'enquête d'utilité publique et les enseignements issus de cette concertation publique seront intégrés dans le bilan de la concertation GPSO de l'étape 2 (Cf. §2).

Ce bilan est adressé à la commune de Saint-Geours de Maremne, ainsi qu'à la Communauté de communes Maremne Adour Côte, il est à la disposition des habitants à l'accueil de ces collectivités. Il est également disponible sur le site Internet du projet www.gpso.fr.

Après trois ans de concertation et d'études avec les acteurs et les habitants, le Comité de pilotage du GPSO a retenu un tracé pour les lignes nouvelles et pour l'aménagement des lignes existantes en sortie de Bordeaux, ainsi que le programme d'aménagements des gares/haltes inscrits au programme GPSO.

Ces éléments ont fait l'objet de la **Décision ministérielle du 30 mars 2012**, conduisant à l'engagement de l'étape 3 du GPSO, qui comprend des compléments d'études et la préparation de l'étude d'impact du projet, puis le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013.

L'ensemble des préoccupations, avis et propositions exprimés par les habitants lors des concertations publiques conduites sur les 11 gares/haltes vont être analysées et étudiées lors de cette nouvelle étape. Ils vont permettre d'affiner et d'améliorer l'ensemble du projet qui sera à nouveau présenté à la population au moment de l'enquête d'utilité publique.

D'ici l'enquête publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information avec l'ensemble des acteurs du territoire et du public sur les thèmes suivants : sur les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations mais aussi sur l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, les principes de rétablissement des réseaux, les gares/haltes et lignes existantes, l'aménagement et le développement des territoires.

ANNEXES (sur DVD joint)

- Décision du Président de RFF du 6 octobre 2011 d'engager la concertation préalable et son annexe présentant les modalités de cette concertation.
- Mail du 7 octobre et courrier du 10 octobre 2011 aux communes, accompagnés de la décision du Président de RFF d'engager la concertation
- Courrier du 11 juillet 2011 sollicitant l'avis des collectivités sur les modalités de la concertation
- Courrier du 28 juillet 2011 prolongeant le délai de délibération des communes
- Délibération de la commune de Saint-Geours de Maremne
- Délibération de la Communauté de communes Maremne Adour Côte-Sud (MACS)
- Plaquette du projet d'aménagement de la halte SRGV Côte landaise
- Panneau d'exposition sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Affiches d'information de la concertation préalable sur le projet de halte SRGV Côte landaise
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 -32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur du 7 octobre
- Copies des observations du public envoyées par mail

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004 33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES



AMENAGEMENT/CREATION DES GARES TaGV :
Agen, Montauban, Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne



Bilan de la concertation publique menée du 10 octobre au 5 novembre 2011

Mai 2012

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
1. GPSO, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest	2
1.1. Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse	
1.2. Cinq gares dédiées à la desserte des territoires par la grande vitesse	
1.3. Un projet au service des territoires	
2. GPSO et la concertation	3
2.1. Une démarche continue de concertation et d'études	
2.2. De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation	
3. Le périmètre de la concertation sur les gares TaGV.....	4
3.1. Les collectivités concernées	
3.2. L'objet de la concertation	
3.3. Les aménagements communs aux trois gares nouvelles présentés à la concertation	
3.4. Les aménagements spécifiques à chaque gare présentés à la concertation	
4. Le dispositif de la concertation	7
4.1. Le dispositif d'information sur le projet	
4.2. Le dispositif d'information sur la concertation	
4.3. Le dispositif de participation	
5. Le bilan quantitatif de la concertation	9
5.1. La participation du public	
5.2. La fréquentation du site internet gpso.fr	
5.3. Les retombées média	
6. Les observations recueillies.....	10
6.1. La gare nouvelle de l'agglomération agenaise	
6.2. La gare nouvelle de l'agglomération de Montauban	
6.3. La gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan	
6.4. La gare actuelle de l'agglomération de Dax	
6.5. La gare actuelle de l'agglomération de Bayonne	
7. Les enseignements et perspectives.....	12

ANNEXES (sur DVD joint)

- Courrier du 27 juillet 2011 informant les communes et EPCI de la concertation publique volontaire organisée par RFF sur les 5 gares (existantes et nouvelles)
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération agenaise
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Montauban
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Dax
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Bayonne
- Panneaux d'exposition pour les 5 agglomérations
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Affiches d'information de la concertation volontaire
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31-32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur le 7 octobre 2011
- Copies des observations sur les registres déposés dans les mairies et intercommunalités et celles envoyées par mail et courrier postal.

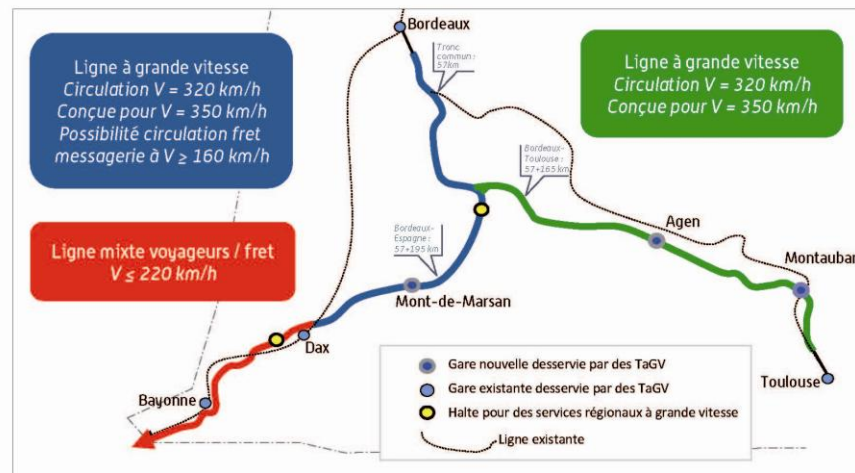
INTRODUCTION

Le présent bilan rend compte de la concertation publique organisée en 2011 sur les opérations d'aménagement des cinq gares TaGV (Trains aptes à la Grande Vitesse) situées sur les deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, constituant le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

La desserte des territoires d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées par les TaGV a été abordée dès les débats publics de 2005 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et 2006 sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ; elle fait partie intégrante du GPSO.

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage du GPSO ; il en pilote les études et la concertation.

Dans le cadre du GPSO, les aménagements des gares existantes de Dax et Bayonne comme le projet de création des gares nouvelles à Agen, Montauban et Mont-de-Marsan ont fait l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 5 novembre 2011. Cette concertation a été conduite à l'initiative de RFF, dans le cadre de sa démarche volontaire de concertation.



Pour les autres projets d'aménagements des gares/haltes TER en sortie de Bordeaux et des haltes SRGV, il y a eu également deux concertations en parallèle, qui ont fait l'objet de bilans spécifiques.

1. GPSO, LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

Dans le prolongement géographique de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) consiste à créer deux lignes nouvelles depuis Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne.

Les études associées au GPSO prennent également en considération le réaménagement de la ligne existante Bordeaux-Sète entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, point de raccordement entre la ligne existante et la ligne nouvelle.

1.1 Deux lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne sera une ligne à grande vitesse pour les trains de voyageurs entre Bordeaux et Dax, via l'Est des Landes, puis une ligne mixte (fret et voyageurs) entre Dax et la frontière espagnole, connectée au réseau à grande vitesse espagnol.

L'axe ferroviaire Paris-Bordeaux-San-Sebastian-Valladolid-Madrid est considéré comme l'un des axes stratégiques au niveau européen pour relier, par la façade atlantique, la péninsule ibérique au reste de l'Europe. A ce titre, il fait partie des 10 projets prioritaires du RTE-T⁽¹⁾ approuvé en octobre 2011 par l'Union Européenne.

Cette ligne nouvelle a comme ambition de :

- permettre le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail ;
- améliorer significativement les liaisons ferroviaires pour les voyageurs entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- favoriser le développement des TER en Aquitaine.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, trois gares seront desservies par les TaGV : Dax, Mont-de-Marsan et Bayonne.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse prolonge le réseau des lignes à grande vitesse venant de Paris, et constitue l'un des maillons du réseau transversal du Grand Sud qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée. Elle permettra :

- d'assurer une part croissante des déplacements voyageurs entre Toulouse, Bordeaux et Paris en améliorant la compétitivité du rail ;
- de faciliter les relations entre l'Aquitaine et la Méditerranée et de rapprocher Bordeaux et Toulouse ;

⁽¹⁾ Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Il a pour ambition de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour y développer la circulation des TER et des marchandises.

Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, deux gares intermédiaires seront desservies par les TaGV : Agen et Montauban.

1.2 Cinq gares dédiées à la desserte des territoires par la grande vitesse

Construire une nouvelle gare ou aménager une gare existante pour la desserte des trains aptes à la grande vitesse (TaGV), c'est offrir une évolution importante pour le



territoire et la vie de ses habitants : la grande vitesse rapproche les hommes, leur facilite l'accès à plus de destinations, plus rapidement, et fait du train une alternative à la voiture ou à l'avion ; elle apporte une dynamique nouvelle à l'économie, à la coopération universitaire, aux relations culturelles et sociales, c'est-à-dire à l'ensemble des échanges entre les hommes et les territoires.

Pour la desserte des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées par les TaGV, cinq gares sont prévues : la construction de trois nouvelles et l'aménagement de deux existantes, directement raccordées à la ligne nouvelle.

En effet, il n'est pas toujours utile de construire une nouvelle gare. Le réaménagement ou la reconstruction d'une gare existante peut être aussi le meilleur choix pour desservir un territoire, assurer l'ensemble des correspondances ferroviaires et accompagner le développement économique de l'agglomération.

Le choix d'une gare nouvelle a été privilégié à Montauban, Agen et Mont-de-Marsan, alors que sur les agglomérations de Dax et de Bayonne l'utilisation des gares en site central a été privilégiée dans le cadre d'opérations de valorisation urbaine.

Les gares nouvelles du GPSO seront également desservies par les TER pour assurer un maillage et une complémentarité des services ferroviaires au bénéfice du plus grand nombre.

1.3 Un projet au service des territoires

Une mobilité durable

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées représente l'opportunité d'offrir de nouveaux services de mobilité à l'intérieur des deux régions et au-delà.

Avec le GPSO, les services ferroviaires seront améliorés.

L'arrivée de la grande vitesse en Aquitaine et en Midi-Pyrénées va permettre d'améliorer la mobilité nationale mais aussi locale. Les TaGV circuleront principalement sur les lignes nouvelles, libérant de la place sur les lignes existantes pour les TER et les trains de marchandises. Cela signifie un service TER plus fiable et cadencé. A la mise en service du GPSO, il sera possible de faire circuler un TER toutes les ½ d'heure voire tous les ¼ d'heure aux heures de pointe dans chaque sens de circulation.

Avec le GPSO, le réseau ferroviaire sera mieux maillé et structuré. L'amélioration du service TER et la connexion entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux offriront aux habitants des liaisons ferroviaires performantes, rapides et fréquentes vers les bassins de vie, d'emploi et d'activités.

Les nouvelles gares seront aussi plus modernes et offriront davantage de services. Elles seront conçues comme des pôles d'échanges entre tous les modes de transport.

L'enjeu de ces nouveaux services est de renforcer l'attractivité du train et de répondre au défi de demain : favoriser le report des trafics routier et aérien vers le mode de transport le moins polluant.

De nouvelles dynamiques économiques

Avec le GPSO, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, leurs communes, leurs entreprises et leurs commerces vont bénéficier d'un nouvel outil de développement économique. La réduction des

temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains et les nouvelles connexions aux réseaux national et européen à grande vitesse vont favoriser l'ouverture des entreprises locales sur l'Europe, avec l'extension des zones d'attractivité, et leur accession à de nouveaux marchés. En rapprochant les villes du Sud-ouest, le GPSO contribuera à renforcer leurs liens économiques, à faire apparaître par exemple de nouvelles formes de tourisme (courts séjours ou tourisme «écologique»), et à mettre en réseau l'économie, la culture ou la société.

De nouvelles dynamiques urbaines

Autour des gares, nouvelles ou réaménagées, des projets d'aménagement urbain sont déjà à l'étude, comme la création d'éco-quartiers, de zones d'activités, de quartiers d'affaires... Ces réflexions sont menées par les collectivités territoriales concernées dans un dispositif de concertation élargi, afin d'aboutir à des projets porteurs des dynamiques locales.

L'enjeu de ces dynamiques est de créer un quartier lieu de vie et pas seulement un quartier de transit.



Visuel de l'espace convivial dans la gare de Belfort-Montbéliard TGV, gare mise en service depuis décembre 2011 (Crédit photo : SNCF AREP/M. Vigneau).

2. GPSO ET LA CONCERTATION

2.1 Une démarche continue de concertation et d'études

A la suite des deux débats publics sur la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en 2006, RFF a regroupé les deux projets sous l'appellation GPSO en 2007.

Une démarche de concertation et d'études innovante a été inscrite dans le protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études, signé le 26 décembre 2007. La concertation est menée de façon continue et volontaire avec l'ensemble des acteurs des territoires concernés par le projet et fait partie intégrante du processus d'études.

L'application de cette démarche fait l'objet d'une charte, la « **charte de la concertation territoriale GPSO** », qui précise en particulier les modalités de déroulement de cette concertation territoriale, notamment la nature, la composition et le rôle des différentes instances mises en place, les dispositifs d'information et de participation du public.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est garante de l'application de cette charte. Elle est assistée localement dans sa mission par trois personnalités indépendantes, les garants de la concertation GPSO, désignés par RFF en concertation avec la CNDP.

La démarche de concertation et d'études est mise en œuvre à chaque étape d'élaboration du GPSO.

L'ensemble des échanges et des résultats obtenus sont restitués dans des bilans à l'issue de chaque étape ; ils sont présentés au Collège des acteurs locaux, aux Comités territoriaux, puis au Comité de pilotage du GPSO.

Calendrier pour les études et la concertation GPSO en 3 étapes



* Les instances de concertation GPSO sont les commissions consultatives, es groupes de travail thématiques et le collège des acteurs locaux.

2.2 De nombreux acteurs associés à la démarche de concertation

Plus de 1 500 acteurs (représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations, syndicats, gestionnaires et propriétaires d'infrastructures de transport, gestionnaires de réseaux...) rencontrent régulièrement RFF à travers les instances de concertation afin de prendre connaissance des études, d'échanger des informations et de faire part de leurs appréciations en matière d'enjeux de transport, d'enjeux d'aménagement du territoire, d'enjeux environnementaux...

Le public est aussi pleinement associé à cette démarche de concertation et d'études. Tout d'abord, les 600 000 habitants des 147 communes constituant le fuseau de passage des lignes nouvelles sont régulièrement informés de l'avancée du projet et des études, et invités à exprimer leur avis sur différents sujets. Pour assurer l'information de ces habitants, une Lettre d'information GPSO est distribuée environ tous les deux mois dans leurs boîtes aux lettres (tirage : 300 000 exemplaires).

De nombreux documents sont aussi mis à leur disposition dans les mairies. Tous ces outils sont en ligne sur le site Internet du projet, www.gpsso.fr. Au-delà de ces 600 000 habitants, le site internet permet à tout le monde d'être informé et de donner son avis, quelle que soit la commune de résidence.

En 2010- 2011, quatre temps de consultation du public ont été organisés à chaque étape-clé de la définition du tracé du GPSO :

4 au 30 octobre 2010 : 1^{er} temps de consultation du public avec sollicitation d'avis sur les modalités de la consultation ;

20 déc. 2010 au 8 janvier 2011 : après présentation des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 2^e temps de consultation du public sur ces hypothèses ;

9 au 21 mai 2011 : après présentation des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé aux élus et examen dans les instances de concertation, 3^e temps de consultation du public sur ces tracés comparés ;

10 au 29 octobre 2011 (décalé pour les Pyrénées-Atlantiques du 21 novembre au 3 décembre 2011) : après présentation du tracé proposé aux élus et examen dans les instances de concertation, 4^e temps de consultation du public sur ce tracé optimisé et les mesures d'insertion à envisager.

Cette consultation s'est tenue dans les 147 communes concernées par le GPSO, tous les outils mis en place ainsi qu'un bilan spécifique pour chaque temps sont disponibles sur le site Internet dédié au projet www.gpsso.fr.



RFF a également souhaité informer et recueillir l'avis des habitants sur les aménagements des 11 haltes et gares desservies par le GPSO.

Aussi, du 10 octobre au 5 novembre 2011, une concertation publique a été organisée sur :

- **les trois gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan, et les deux gares existantes aménagées : Dax et Bayonne, objet du présent document ;**
- les deux haltes dédiées au service régional à grande vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Escaudes) et Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne) ;
- les gares/haltes TER au sud de Bordeaux, et la suppression de passages à niveau sur les 3 dernières communes : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac, Saint-Médard-d'Eyrans et Ayguemorte-Les-Graves.

La concertation territoriale avec les acteurs et la consultation du public sur le tracé et sur les gares TaGV (nouvelles et existantes) sont des démarches volontaires, organisées à l'initiative de RFF.

Seules les concertations sur les projets d'aménagements des gares/haltes TER au sud de Bordeaux et des deux haltes SRGV se sont inscrites dans un cadre réglementaire en application du Code de l'urbanisme (article L.300-2) ; ils ont fait l'objet de bilans spécifiques.

3. LE PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LES GARES TaGV

3.1 Les collectivités concernées

La concertation volontaire sur les gares TaGV (gares desservies par les trains aptes à la grande vitesse) a concerné les communes et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) suivants.

- **Pour la gare d'Agen** : mairies de Brax, Roquefort et Agen, Communauté d'agglomération d'Agen et Communauté de communes du Canton de Laplume en Bruilhois.
- **Pour la gare de Montauban** : mairies de Bressols et Montauban, Communauté d'agglomération du Grand Montauban.
- **Pour la gare de Mont-de-Marsan** : mairies de Lucbardez-et-Bargues, Saint-Avit et Mont-de-Marsan, Le Marsan Agglomération.
- **Pour la gare de Dax** : mairie de Dax, Communauté d'agglomération du Grand Dax.
- **Pour la gare de Bayonne** : mairie de Bayonne et l'Agglomération Côte Basque-Adour

3.2 L'objet de la concertation

En amont de la concertation publique avec les habitants, RFF a travaillé de manière continue avec les élus des collectivités concernées sur les projets de gares TaGV. Cette concertation avec les élus a permis au Comité de pilotage du GPSO et au Ministère chargé des Transports de valider les éléments suivants :

- la réalisation de trois gares nouvelles TaGV, l'une sur les communes de Brax et Roquefort (agglomération d'Agen), l'autre sur la commune de Bressols (agglomération de Montauban), et la dernière sur la commune de Lucbardez-et-Bargues (agglomération de Mont-de-Marsan) ;
- la desserte TaGV des agglomérations de Dax et de Bayonne par leur gare actuelle en cœur de ville.

Pour enrichir la concertation menée avec les élus, RFF a souhaité informer et recueillir le point de vue des habitants sur les projets de gares TaGV et plus particulièrement sur :

- les services que doivent proposer les gares TaGV : système d'information des voyageurs, commerces, bureaux temporaires, accès Internet, appareils en libre-service (distributeur d'argent, coin nurserie...), consignes pour les bagages ...
- les moyens d'accès aux gares : voiture, transport en commun, pistes cyclables, les zones de stationnement pour les voitures, bus, 2 roues ...

- les aménagements pour se déplacer dans les gares : escalators, ascenseurs, rampes d'accès ...
- et pour les gares nouvelles, la position de la gare et ses voies d'accès.

3.3 Les aménagements communs aux trois gares nouvelles présentés à la concertation

Au-delà des aménagements spécifiques envisagés pour chaque gare, les gares nouvelles seront toutes conçues comme des lieux de vie, bénéficieront de services et d'accès aux trains améliorés et s'inscriront dans une démarche Haute Qualité Environnementale.

Des gares conçues comme des lieux de vie

Placées au centre des principaux réseaux de transport et potentiellement fréquentées par des millions de voyageurs par an, les gares nouvelles proposeront des boutiques, des bureaux temporaires, des salles de conférence, des cafés-restaurants... pourraient être accueillis afin de créer des espaces conviviaux et animés.

Les aménagements des espaces situés autour des gares nouvelles seront conduits par les collectivités territoriales compétentes ; ils contribueront au dynamisme et au rayonnement du quartier de la gare, grâce à la mise en place de commerces et de services de proximité.

D'avantage de services proposés dans la gare

La gare sera équipée de services modernes pour l'information, l'orientation et la sécurité des voyageurs.

Parmi les services pouvant être proposés : un espace Accueil-Information, des espaces d'attente avant l'accès aux trains, un espace d'animations locales, un « Point rencontre » dans le hall bien identifié et visible, des guichets et automates pour la vente de billets, une assistance aux voyageurs pour porter les bagages, un accès au réseau internet par WIFI, une prise en charge spécifique pour les groupes, les jeunes voyageurs et les personnes à mobilité réduite.

Des accès aux trains améliorés

L'accessibilité aux trains fait partie intégrante des problématiques à considérer. C'est une variante primordiale dans le cadre de l'offre d'un service optimal aux voyageurs.

Ainsi, seront pensés :

- Un accès à l'ensemble du réseau régional grâce à une nouvelle liaison ferroviaire entre gare nouvelle et gare centre-ville.
- Des ascenseurs, escaliers, rampes d'accès et escalators pour permettre un accès aisé aux quais (personnes à mobilité réduite, bagages encombrants, familles ...).
- Des quais larges et confortables avec des abris et des places assises.

Une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale)

Les gares seront exemplaires en matière de développement durable et privilégieront :

- l'intégration urbaine du projet et la valorisation du patrimoine naturel (insertion paysagère, préservation des écosystèmes et de la biodiversité),
- la conception et la gestion du bâtiment, réalisé et géré selon une démarche de haute qualité environnementale (matériaux de construction, économies d'énergie ...),
- la garantie du confort des clients (ascenseurs, escalators...) et de l'accessibilité pour tous.

3.4 Les aménagements spécifiques à chaque gare présentés à la concertation








Pour chaque gare, plusieurs scénarii d'aménagement ont été étudiés et présentés à la concertation.

3.4.1 La gare nouvelle de l'agglomération agenaise

L'intermodalité

Pour favoriser le voyage en train, l'accès aux gares doit être facilité. Pour cela, un espace sera dédié au stationnement des bus et véhicules particuliers, et aux deux roues pour les modes doux.

A ce stade du projet, sont envisagés :

-  Taxi : 15 places
-  Bus : 4 à 5 quais
-  Arrêt-minute : 25 à 30 places
-  Parking courte durée : 150 places
-  Parking longue durée : 1 250 places
-  Location de voitures : 250 places
-  Parc deux roues, abri vélos : 300 places

Les scénarii d'aménagement

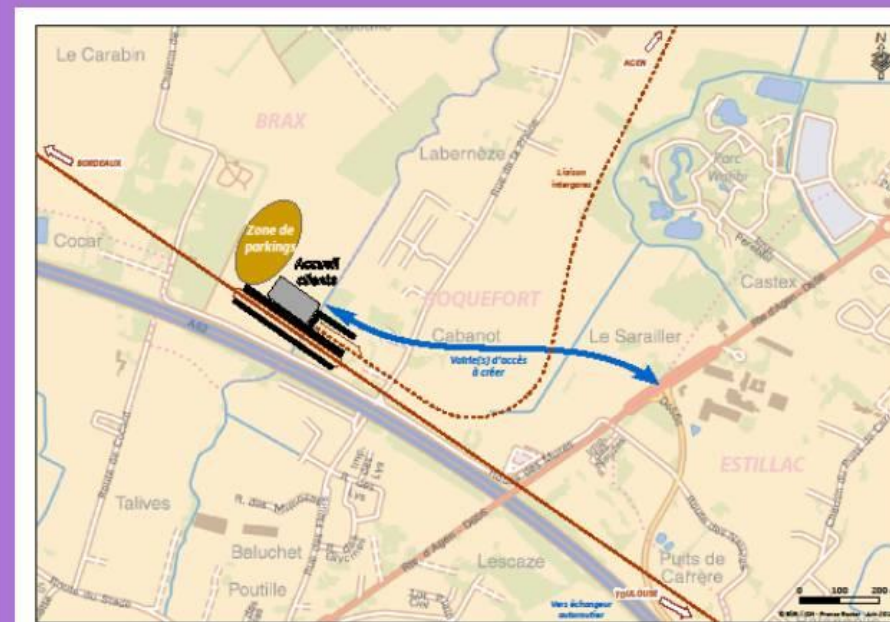
Deux scénarii de localisation de la gare nouvelle sur les communes de Brax et Roquefort ont été présentés, ainsi que deux principes d'aménagement :

- le premier propose une gare au même niveau que les voies ferrées (gare latérale),
- le second, une gare au-dessus des voies ferrées (gare pont).

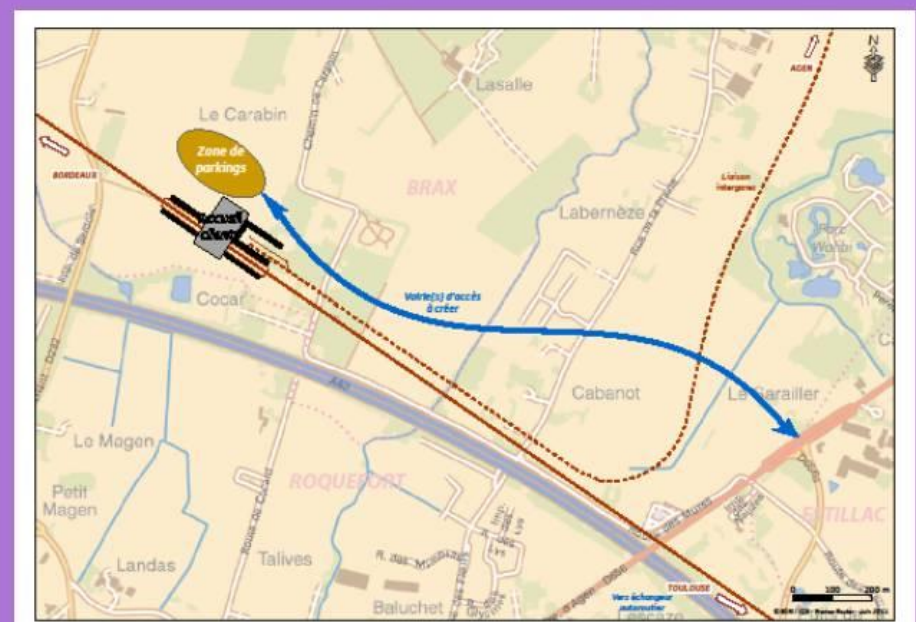
Ces différents scénarii sont synthétisés sur le schéma ci-dessous.

Position de la gare nouvelle d'Agen : 2 partis d'aménagement à l'étude

Conception d'une gare au même niveau que les voies (gare latérale)



Conception d'une gare au-dessus des voies (gare pont)



© ESRI/ICN - France Raster Juin 2011







© ESRI/ICN - France Raster Juin 2011

3.4.2 La gare nouvelle de l'agglomération de Montauban

L'intermodalité

Pour favoriser le voyage en train, l'accès aux gares doit être facilité. Pour cela, un espace sera dédié au stationnement des bus, des véhicules particuliers et des deux-roues qui constituent une part importante des transports dans l'agglomération montalbanaise.

A ce stade du projet, sont envisagés :

-  Taxi, arrêt minute : 25 places
-  Bus : 3 à 4 quais
-  Parking longue durée : 560 places
-  Location de voitures : 110 places
-  Parc deux roues et vélos : 175 places
-  Espace vélos libre-service : 100 places

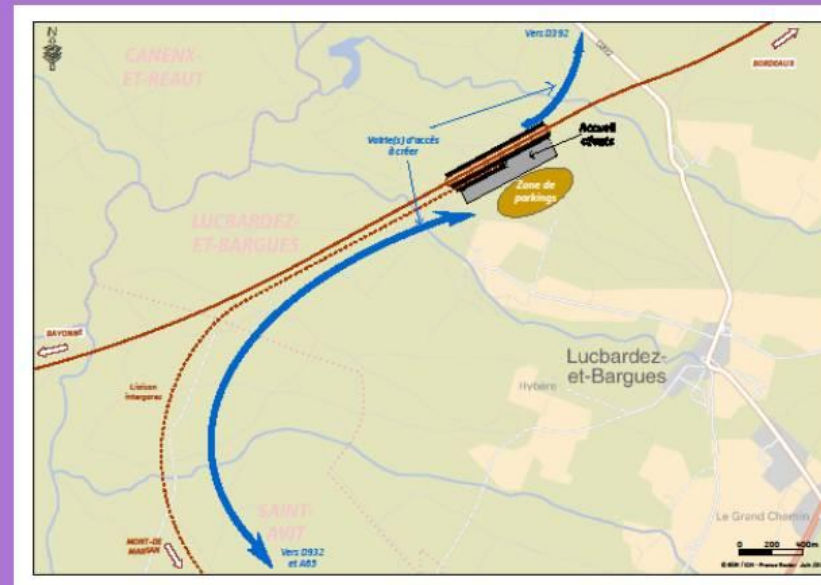
Les scénarii d'aménagement

La gare nouvelle de Montauban est située au croisement de la ligne ferroviaire existante et de sa desserte TER. Deux principes d'aménagement de la gare nouvelle ont été présentés :

- le premier proposant une gare au même niveau que les voies (gare latérale)
- le second, une gare au-dessus des voies (gare pont).

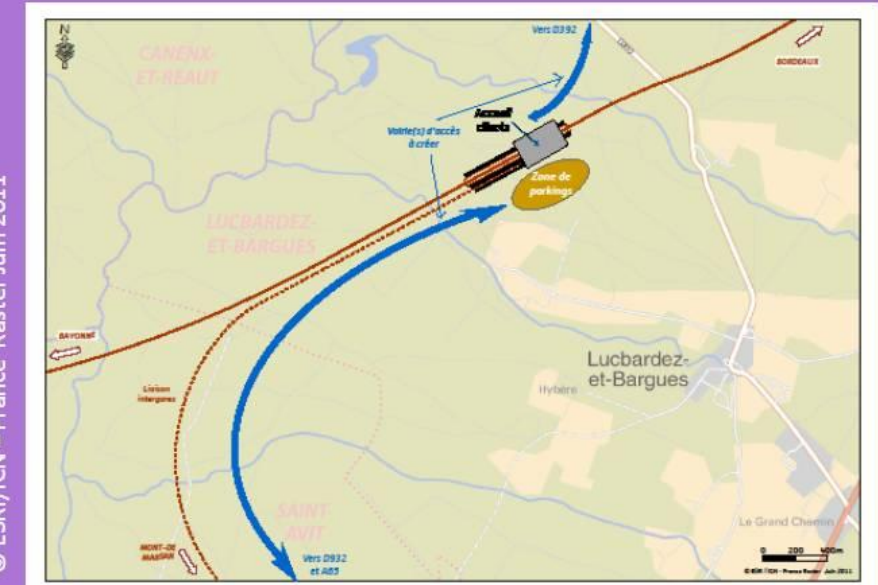
Ils sont synthétisés sur le schéma ci-dessous.

Conception d'une gare au même niveau que les voies (gare latérale)



© ESRI/ICN - France Raster Juin 2011

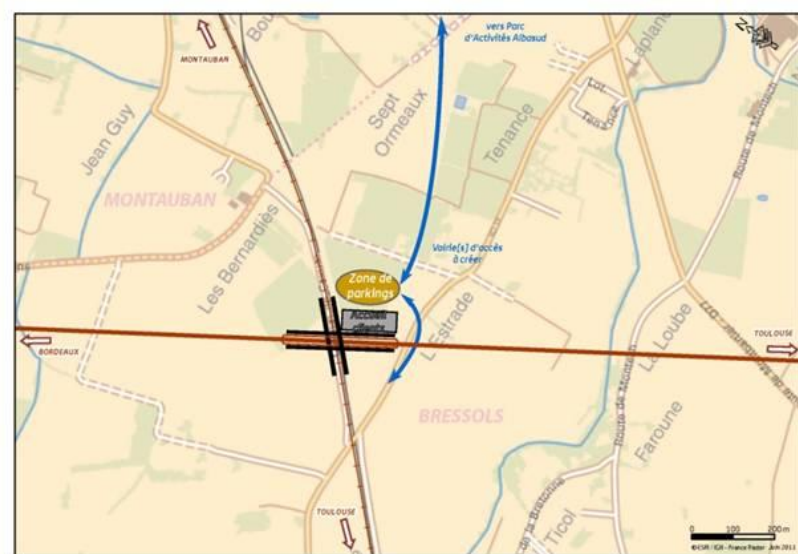
Conception d'une gare au-dessus des voies (gare pont)



© ESRI/ICN - France Raster Juin 2011

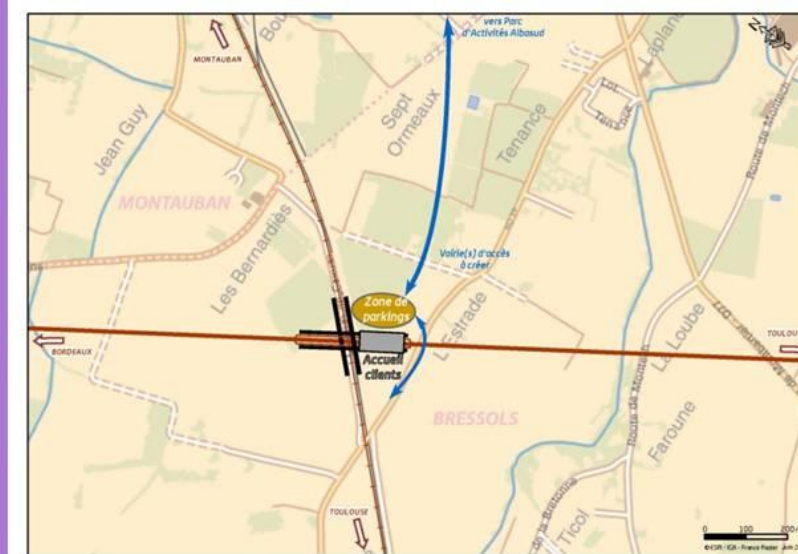
Position de la gare nouvelle de Mont-de-Marsan : 2 partis d'aménagement à l'étude

Conception d'une gare au même niveau que les voies (gare latérale)



© ESRI/ICN - France Raster Juin 2011

Conception d'une gare au-dessus des voies (gare pont)









© ESRI/ICN - France Raster Juin 2011

Position de la gare nouvelle de Montauban : 2 partis d'aménagement à l'étude

3.4.3 La gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan

L'intermodalité

A ce stade du projet, l'espace qui sera dédié au stationnement des bus et véhicules particuliers est envisagé de la manière suivante :

-  Taxi, arrêt minute : 20 places
-  Bus : 3 quais
-  Parking courte durée : 55 places
-  Parking longue durée : 880 places
-  Location de voitures : 45 places
-  Parc deux roues, abri vélos : 90 places

Les scénarii d'aménagement

Deux principes d'aménagement de la gare nouvelle ont été présentés :

- le premier proposant une gare au même niveau que les voies (gare latérale),
- le second, une gare au-dessus des voies (gare pont).

Ils sont synthétisés sur le schéma ci-dessus.

3.4.4 La gare actuelle de l'agglomération de Dax

Pour accueillir l'accroissement du nombre de voyageurs et du trafic ferroviaire, quelques aménagements sont devenus nécessaires dans la gare de Dax. Ils concernent essentiellement l'amélioration de l'accessibilité de la gare pour les voyageurs et l'optimisation du stationnement des trains en gare.



La gare de Dax comprend aujourd'hui 5 voies, desservant 3 quais.

Des aménagements ont d'ores et déjà été réalisés fin 2010, pour faciliter la circulation des voyageurs à mobilité réduite : création d'un passage souterrain entre les quais 1, 2, et 3, et rehaussement et élargissement partiels des quais 2 et 3.

De nouveaux aménagements sont prévus pour optimiser le stationnement des trains à quai :

- Allongement de la voie 5 sur environ 50 mètres pour recevoir des trains longs en desserte TER Aquitaine. Cet aménagement est nécessaire pour accompagner la mise en service par le Conseil régional d'Aquitaine de rames TER longues pour la desserte Dax-Tarbes ou des Eurocités Dax San Sebastian.
- Amélioration du « remisage court » en journée, c'est-à-dire du stationnement d'un train en attente de l'horaire qui lui est attribué pour circuler.
- Renforcement ou reconfiguration du dépôt de la gare de Dax afin d'accueillir les rames TER Aquitaine et Eurocités qui seront en terminus à Dax.

3.4.5 La gare actuelle de l'agglomération de Bayonne

Les études conduites par RFF montrent que la gare de Bayonne, moyennant les aménagements nécessaires, pourra accueillir le trafic ferroviaire estimé à l'horizon 2035.

Parmi les aménagements nécessaires, selon le schéma directeur national de mise en accessibilité, la gare de Bayonne devra, à l'horizon 2014, améliorer son accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Cette mise en accessibilité fera l'objet d'études spécifiques et distinctes de celles du GPSO. Toutefois, dans le cadre du GPSO, RFF a étudié l'impact que pourrait avoir cette mise en accessibilité sur la configuration actuelle des quais et les conditions de circulation des voyageurs. Concernant son exploitation ferroviaire, la gare dispose de 5 voies à quai dont 2 pour les TaGV. Un aménagement des voies et des équipements ferroviaires de l'entrée ouest de la gare sera nécessaire pour garantir la fiabilité de l'exploitation.



4. LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

C'est RFF, en tant que maître d'ouvrage du projet, qui a défini le dispositif de cette concertation publique volontaire.

Ce dispositif est analogue à celui mis en place pour la concertation préalable conduite, dans le même temps, au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme sur la création des 2 haltes SRGV et sur le réaménagement des 4 gares/haltes TER en sortie sud de Bordeaux.

Le 27 juillet 2011, RFF a adressé un courrier de présentation du dispositif de la concertation aux communes et intercommunalités concernés par les cinq gares.

A NOTER

La Communauté d'agglomération de Montauban et la Communauté de communes de Laplume-en-Bruilhois n'ont pas accepté d'accueillir dans leurs locaux le dispositif de concertation publique sur les projets de gare nouvelle à Montauban et à Agen.

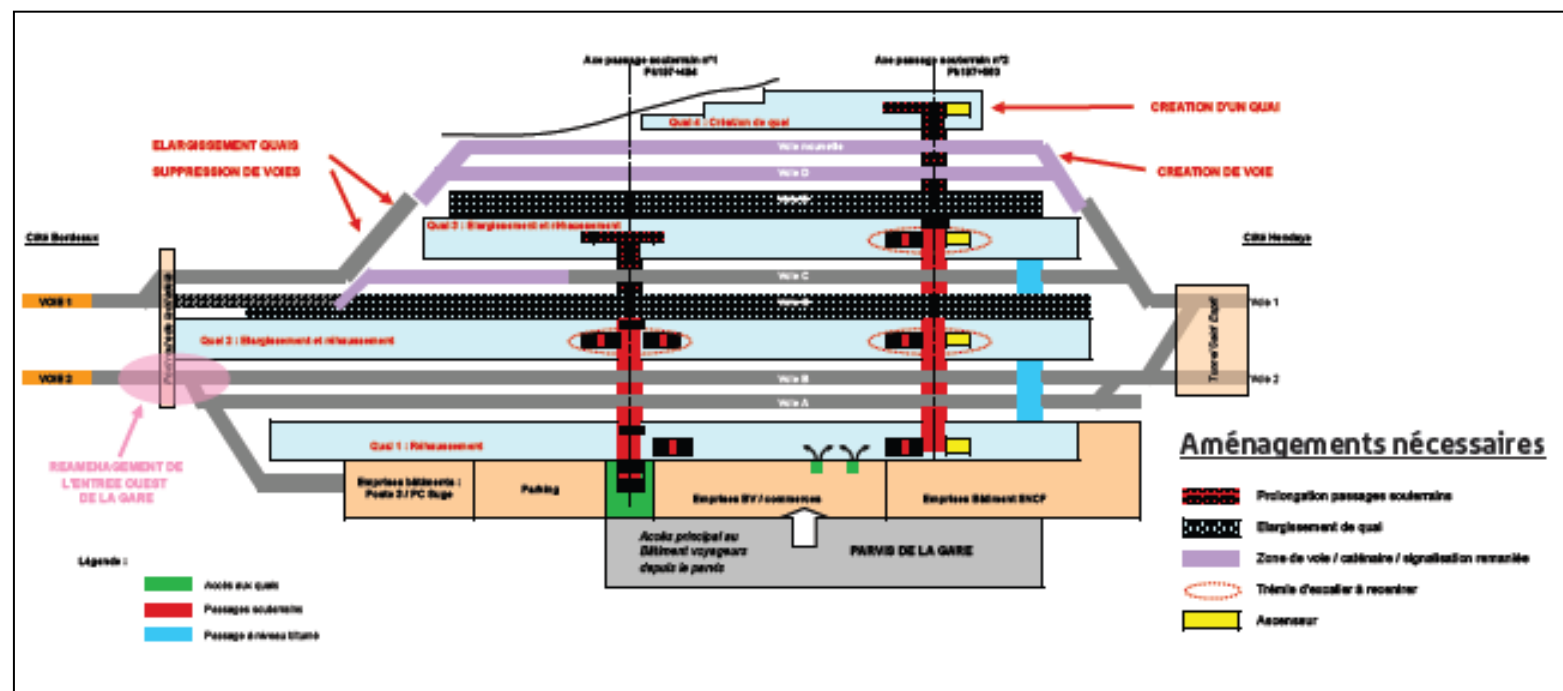
Aussi, les dispositifs d'information et de participation ont été mis à la disposition des habitants dans d'autres lieux, à savoir le hall voyageurs des 2 gares, et les halls d'accueil de la Préfecture et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) des deux départements à Agen et Montauban.

Les communautés en question ont justifié leur position du fait de leur désaccord sur le tracé proposé par RFF sur leurs communes. Cependant, elles ont affirmé qu'elles continueraient à travailler sur le sujet avec RFF et les acteurs locaux concernés.

Afin de toucher le plus grand nombre d'habitants des communes concernées, trois importants dispositifs ont été mis en œuvre par RFF :

- un dispositif d'information sur le projet,
- un dispositif d'information sur la concertation,
- un dispositif de participation, pour permettre aux habitants de donner leur avis.

De nombreux outils et actions ont été réalisés dans ce cadre et mis en place, comme des plaquettes et des panneaux d'exposition. L'ensemble des outils est disponible sur le DVD joint en Annexes au présent bilan. Ils sont également consultables sur le site internet du projet, www.gpso.fr rubrique Documents à télécharger, sous-rubrique « Documents de concertation gares et haltes ».

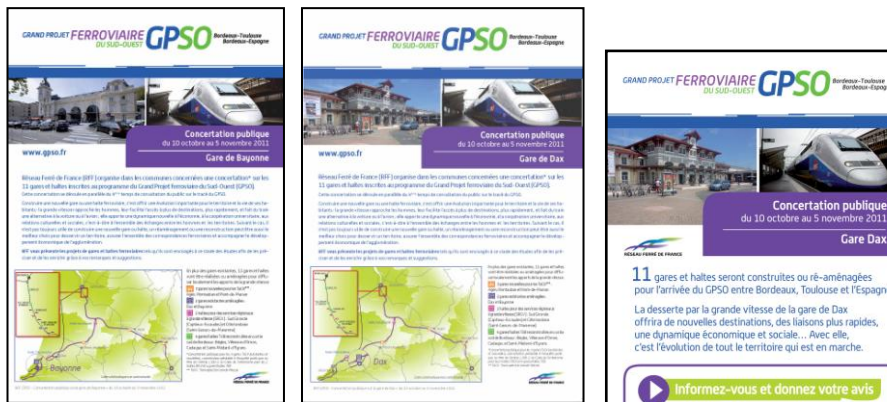
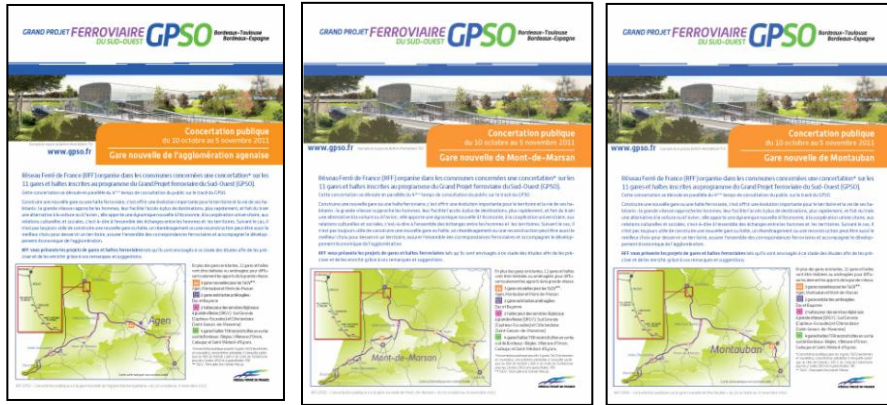


Aménagements ferroviaires nécessaires dans la gare de Bayonne

4.1 Le dispositif d'information sur le projet

Plaquette des scénarii d'aménagements proposés et panneau d'exposition

- Une **plaquette spécifique pour chaque projet de gare** a été éditée et diffusée dans différents lieux publics des communes concernées.



- Un **panneau d'exposition** pour chaque projet de gare a été installé dans différents lieux publics afin d'informer le public de la tenue de la concertation publique et de lui présenter les dispositifs d'information et de participation.

De nombreux lieux d'exposition ont été mis en place :

- pour la gare d'Agen : le hall voyageurs dans la gare d'Agen, la Préfecture et la Direction Départementale des Territoires du Lot-et-Garonne (à Agen);
- pour la gare de Montauban : le hall voyageurs de la gare de Montauban, la Préfecture et la Direction Départementale des Territoires du Tarn-et-Garonne (à Montauban) ;
- pour la gare de Mont-de-Marsan : mairies de Mont-de-Marsan, de Lucbardez-et-Bargues et de Saint-Avit, ainsi que le Marsan Agglomération;

- pour la gare de Dax : mairies de Dax et de Saint-Paul les Dax, ainsi que la Communauté d'agglomération du Grand Dax ;
- pour la gare de Bayonne : mairie de Bayonne et l'Agglomération Côte Basque-Adour.

Site Internet

Un espace accessible dès la page d'accueil du site Internet du GPSO, www.gpso.fr a été spécialement conçu pour la concertation publique (gares et haltes TER au sud de Bordeaux, haltes SRGV sud Gironde et Côte landaise, 5 gares TaGV) et la consultation du public (mesures d'insertion des deux lignes nouvelles). Ce site présentait chaque projet, ses objectifs et caractéristiques, et permettait aux internautes de donner leur avis en ligne.

4.2 Le dispositif d'information sur la concertation

Lettre d'information GPSO

Deux pages de la lettre d'information GPSO n°11 étaient consacrées à la présentation synthétique du projet des 11 gares et haltes du GPSO et invitaient à participer à la concertation.



300 000 exemplaires de la Lettre d'information GPSO ont été distribués dans les boîtes aux lettres des 600 000 habitants des communes concernées par le projet (communes du fuseau de 1 000 mètres), et adressées par courrier postal aux 3 500 abonnés.

Affiches

Des affiches annonçant l'organisation de la concertation publique ont été mises à disposition de chaque collectivité pour relayer l'information sur son tableau d'affichage extérieur.



Annonces presse

Quatre types d'annonces sont parus :

- dans la presse locale le 4 octobre : Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64), La Dépêche du Midi (éditions 31 -32-47-82) et Le Journal du Pays basque ;
- dans la presse nationale le 3 octobre (Le Monde).

L'objectif était d'annoncer la tenue de la concertation publique et ses modalités pratiques, ainsi que le 4^e et dernier temps de consultation du public sur le tracé.



Conférence de presse

Le Préfet coordonnateur du projet, le Préfet d'Aquitaine, a tenu un point presse le 7 octobre 2011 à Bordeaux pour annoncer cette concertation sur les gares ; le dossier de presse a été diffusé à plus de 80 journalistes.

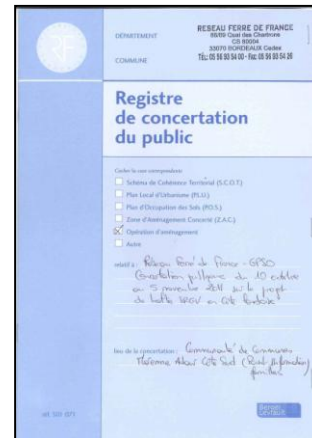
Des articles et annonces ont été rédigés dans les bulletins et sur les sites Internet des collectivités concernées sur leur propre initiative.

4.3 Le dispositif de participation

La mise à disposition de registres

Des registres d'observation ont été mis à disposition du public dans tous les lieux où étaient installées l'exposition et les plaquettes de présentation des projets.

- Mairies de Mont-de-Marsan (siège et pôle jeunesse sport éducation), de Lucbardez-et-Bargues et de Saint-Avit, Le Marsan Agglomération
- Mairies de Dax, Saint-Paul-les-Dax et Communauté d'agglomération du Grand Dax
- Préfecture et Direction Départementale des Territoires du Lot-et-Garonne (à Agen)
- Préfecture et Direction Départementale des Territoires du Tarn-et-Garonne (à Montauban)
- Mairie de Bayonne et Communauté d'agglomération Côte Basque-Adour.



Nota : au niveau d'Agen, les registres ont été déposés dans les mairies concernées, mais ont été enlevés rapidement au bout de quelques jours (d'où la présence d'avis sur le registre de Roquefort).

La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via :

- une adresse postale : RFF-Mission GPSO / Gares - Libre Réponse 14370 - 33098 Bordeaux Cedex (dispensé d'affranchissement) ;
- une adresse mail dédiée sur le site Internet www.gpso.fr rubrique Concertation publique.

Le public pouvait également contacter par courrier ou mail les trois garants de la concertation territoriale GPSO :

- Jean-Michel Uhaldeborde, garant pour le lot 1, zone Bordeaux-Agen-Dax,
- Jean-Pierre Wolff, garant pour le lot 2, zone Agen-Toulouse,
- André Etchelecou, garant pour le lot 3, zone Dax-Frontière espagnole.

5. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

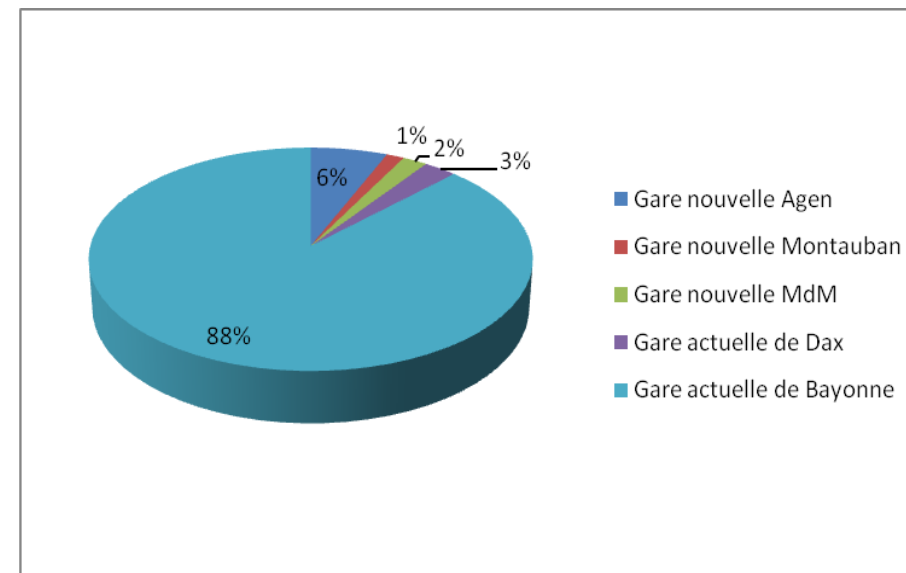
5.1 La participation du public

La participation du public à la concertation a permis de recueillir des observations sur les cinq projets de gares. La plus forte participation a été enregistrée dans les Pyrénées-Atlantiques.

Au total et tous modes confondus, 1 036 avis ont été adressés à RFF, selon la répartition suivante :

- gare nouvelle de l'agglomération d'Agen : 65 avis
- gare nouvelle de l'agglomération de Montauban : 15 avis
- gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan : 21 avis
- gare actuelle de l'agglomération de Dax : 28 avis
- gare actuelle de l'agglomération de Bayonne : 907 avis.

99,5% des avis ont été adressés à RFF par mail.



Répartition des avis par gare

Toutefois, sur les 1 036 avis adressés à RFF, plus de 950 (soit 92%) ont concerné l'opportunité de la création de lignes nouvelles et ne traitaient pas des gares.

Les avis portant sur les projets de gares TaGV ont représenté :

- pour la gare nouvelle d'Agen : 74% des avis
- pour la gare nouvelle de Montauban : 60% des avis
- pour la gare nouvelle de Mont-de-Marsan : 62% des avis
- pour la gare existante de Dax : 14% des avis
- pour la gare existante de Bayonne : 1% des avis.

5.2 La fréquentation du site internet gpso.fr

Pour la concertation publique sur les cinq gares TaGV (gares desservies par les trains à grande vitesse), il y a eu **2 245 pages vues et 1 950 consultations uniques**, sur la période du 10 octobre au 5 novembre 2011, en comparaison des 4828 pages vues dans le cadre de la concertation conduite sur les 11 gares/haltes TER, TaGV et SRGV. La décomposition est la suivante :

- *La page « Avis-gare nouvelle Agen »*
Cette page a été consultée à 436 reprises par 376 personnes.
- *La page « Avis-gare nouvelle Montauban »*
Cette page a été consultée à 228 reprises par 213 personnes.
- *La page « Avis-gare nouvelle Mont-de-Marsan »*
Cette page a été consultée à 163 reprises par 151 personnes.
- *La page « Avis-gare existante Dax »*
Cette page a été consultée à 168 reprises par 145 personnes.
- *La page « Avis-gare existante Bayonne »*
Cette page a été consultée à 1 250 reprises par 1 065 personnes.

5.3 Les retombées média

L'information des médias a été réalisée sous deux formes : une conférence de presse organisée par la Préfecture et un communiqué de presse envoyé par RFF.

Le Préfet coordonnateur du GPSO, le Préfet d'Aquitaine, a tenu le vendredi 7 octobre une conférence de presse pour annoncer le lancement par RFF du 4^e temps de consultation du public sur les mesures d'insertion des deux lignes nouvelles et de la concertation publique mise en place, en parallèle, sur les 11 gares et haltes.

Au cours des 4 semaines qui ont suivi la conférence de presse, les médias nationaux et régionaux se sont fait l'écho de ces deux temps fort de démocratie participative.

Pour chaque type de média, les retombées sont listées ci-après, selon un ordre chronologique.

La télévision

France 3 Aquitaine a réalisé un état d'avancement sur le projet GPSO dans son édition de Midi Pile Aquitaine du 11 octobre. Le lancement de la consultation et de la concertation a été abordé.

La radio

Suite à l'annonce du lancement de la consultation et de la concertation, 10 reportages radios ont été diffusés sur des stations locales.

7/10/2011 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 18h
 7/10/2011 : France Bleu Touraine : Journal régional de 18h
 10/10/2011 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 6h
 10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : journal régional de 7h
 10/10/2011 : Nostalgie Toulouse : Journal régional de 6h
 10/10/2011 : France Bleu Pays Basque : Journal régional de 8h
 10/10/2011 : Virgin Radio Pau : Informations locales de 8h30
 11/10/2011 : France Bleu Gironde : journal régional de 6h
 11/10/2011 : France Bleu Gironde : Le 7/8

La presse en ligne

5 médias en ligne suivant régulièrement l'actualité du GPSO ont relayé le lancement de la consultation et de la concertation.

7/10/2011 : www.entreprises-bordeaux.com : Les consultations pour les deux LGV bientôt lancées
 8/10/2011 : www.aqui.fr : Dernier temps de consultation du public sur le Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest
 10/10/2011 : www.franceBTP.com : GPSO : les consultations publiques lancées
 10/10/2011 : www.septjours.fr : LGV. Lancement de nouvelles discussions
 12/10/2011 : www.eitb.com : Bayonne : demain, une gare rénovée, et, plus tard peut-être, des TGV

La presse écrite

26 articles sont parus dans la presse locale et nationale. La majeure partie des articles présente le dispositif de manière globale, en fournissant aux lecteurs des informations pratiques pour y participer.

6/10/2011 : Le Journal du Pays Basque : Consultation sur l'aménagement de la gare
 6/10/2011 : le 16h d'APS : GPSO : nouvelle séquence de consultation et de concertation
 7/10/2011 : AFP : LGV : Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/2011 : Sud Ouest : Contours de la gare LGV
 7/10/2011 : Le Moniteur : LGV : Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 7/10/2011 : Le Parisien : LGV : Lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 8/10/2011 : France Soir : Quand la SNCF consulte le public
 8/10/2011 : Aujourd'hui en France : un avis sur la LGV ?
 10/10/2011 : Sud Ouest : Trois nouvelles gares et deux liftings
 10/10/2011 : La Correspondance Economique : La Consultation
 10/10/2011 : Direct Bordeaux 7 : Consultation : la dernière ligne droite
 10/10/2011 : Le Moniteur, la Quotidienne : LGV : lancement des consultations pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
 10/10/2011 : La République des Pyrénées : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 10/10/2011 : L'Eclair : LGV au Pays basque : le public consulté dès le 21 novembre
 11/10/2011 : Le Journal du Pays Basque : Concertation autour de la gare de Bayonne et du raccordement à la future ligne
 13/10/2011 : 20 Minutes Bordeaux : Des TER à grande vitesse pour 2020
 14/10/2011 : Les informations agricoles : LGV – Consultation du public
 14/10/2011 : Courrier français de Gironde : Dernière consultation
 15/10/2011 : Sud Ouest : LGV : concertation à Villenave
 19/10/2011 : La Dépêche du Midi : Ligne et gare TGV : dernier temps de consultation
 19/10/2011 : La Vie du rail : Lancement des consultations pour Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne
 21/10/2011 : Sud Ouest : Avoir des TER ou pas ?
 28/10/2011 : Sud Ouest : La fin des passages dangereux
 31/10/2011 : Sud Ouest : Le grand retour des TER
 02/11/2011 : Sud Ouest : Projet Ferroviaire : les riverains inquiets
 03/11/2011 : Sud Ouest : Les gares sur les rails

6. LES OBSERVATIONS RECUEILLIES**6.1 La gare nouvelle de l'agglomération agenaise**

Les observations recueillies sur le projet de création d'une gare nouvelle dans l'agglomération agenaise ont principalement abordé les thématiques suivantes.

**L'objet de la concertation**

Une personne fait part de sa difficulté à donner un avis sur les deux sites potentiels de localisation de la gare sans connaître l'impact des voies d'accès à chaque site.

L'organisation de la concertation

Pour quelques participants, les règles de la concertation n'ont pas été respectées compte tenu de l'absence des « brochures » dans les points de concertation.

Pour d'autres, « cette concertation est une foutaise, les communes et la Communauté de communes de Laplume en Bruilhois ayant refusé de l'accueillir ».

L'opportunité d'une gare nouvelle

La majorité des avis exprime la volonté d'aménager la gare existante plutôt que d'en créer une nouvelle. Elle reflète l'expression d'une incompréhension autour de ce projet qui est jugé trop coûteux et non adapté en raison de son éloignement d'Agen. Certaines personnes estiment que le temps de parcours entre Agen et la gare nouvelle devrait être pris en considération dans le calcul des temps de parcours en train.

La crainte d'une augmentation des nuisances

La création d'une liaison ferroviaire entre la gare centre-ville d'Agen et la gare nouvelle suscite des inquiétudes quant à l'augmentation des nuisances sonores et visuelles. Les participants à la concertation réclament des réponses concrètes sur les aménagements prévus pour compenser ces nuisances, notamment les protections acoustiques.

La préférence pour le site de Layrac

Pour certains participants, le choix du site de Layrac aurait été plus judicieux et plus économique. Plusieurs arguments ont été exprimés en faveur de ce site :

- la localisation de la gare nouvelle à l'intersection de la ligne existante Agen/Auch aurait permis de relier la gare nouvelle à la gare centre-ville d'Agen à moindre coût (pas de nécessité de construire de raccordement ferroviaire entre les deux gares) ;

- un meilleur accès à Tarbes et à l'Espagne (prolongement de la ligne ferroviaire existante Agen-Auch jusqu'à Tarbes pour une traversée centrale des Pyrénées vers l'Espagne, Saragosse et Madrid) ;

Un participant a indiqué que la modernisation de la ligne existante Agen-Auch serait une opportunité pour les habitants du Gers et du Lot-et-Garonne.

Les compensations financières

Un participant demande une réduction des taxes foncières et d'habitation dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare nouvelle pour compenser les nuisances causées par cette nouvelle gare et la perte de la valeur des biens immobiliers.

- *Sur l'insertion de la gare dans l'environnement*

Des avis suggèrent la création de merlons de terre pour protéger les habitations proches de la nouvelle gare ainsi que la mise en place de protections acoustiques. Un participant, pour qui le concept de gare au-dessus des voies paraît adapté, préconise l'installation de grandes baies vitrées afin d'apprécier la vue de la région.

- *Sur l'accès routier*

Pour accéder à la gare et anticiper l'accroissement du trafic, certains participants suggèrent le réaménagement de la RD656 ou la création d'une nouvelle liaison routière.

- *Sur l'espace intermodal*

Un participant propose d'augmenter la capacité de stationnement à l'arrêt-minute (30 places sont insuffisantes). En revanche, le nombre de places proposé pour le parc deux roues lui paraît adapté.

6.2 La gare nouvelle de l'agglomération de Montauban

Les observations recueillies sur le projet de création d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Montauban ont principalement abordé les thématiques suivantes.



L'opportunité d'une ligne et d'une gare nouvelles

Le projet est jugé intéressant et nécessaire pour certains, inutile et coûteux pour d'autres.

Dans le premier cas, les participants sont favorables au projet car il va accompagner le développement économique de l'agglomération et renforcer son attractivité régionale grâce au projet d'aménagement urbain envisagé autour de la gare nouvelle.

Ceux qui remettent en question l'utilité d'une ligne et d'une gare nouvelles mettent majoritairement en avant son coût trop élevé et la trop grande proximité avec la gare de Toulouse-Matabiau. Ses retombées économiques pour le département et l'agglomération de Montauban sont remises en cause : « *Montauban n'a ni la taille critique ni l'attractivité pour profiter de la ligne sauf à amplifier son rôle de cité dortoir* ». 60 000 voyageurs supplémentaires sur l'axe

Toulouse-Bordeaux sont insuffisants pour justifier la nécessité d'une ligne et d'une gare nouvelles.

Un des avis (4 pages d'une adhérente de l'association Eurosud) proposait une analyse plus approfondie de l'opportunité d'une gare nouvelle à Montauban. Elle est favorable au développement du ferroviaire dans la Région Midi-Pyrénées. En matière d'aménagement du territoire, le ferroviaire est la meilleure alternative à l'utilisation de la voiture. Elle préconise cependant une autre solution que celle de la gare nouvelle. Pour elle, la gare TaGV de l'agglomération de Montauban ne sera pas davantage accessible aux habitants du Nord, du Sud et de l'Ouest de l'agglomération toulousaine ou du département, que ne l'est actuellement la gare de Toulouse-Matabiau (mauvaise desserte en bus, difficile transfert vers/depuis l'aéroport, ...).

Sa préconisation est la réalisation d'un hub régional à l'aéroport de Toulouse Blagnac avec la création d'un TER souterrain en connexion avec les axes de la banlieue toulousaine. Un autre avis aborde l'intérêt d'une desserte à grande vitesse de l'aéroport de Blagnac.

Les principes d'aménagement proposés

Certains participants font part de leur préférence pour une gare pont et adhèrent à la démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) et à la construction d'un Bâtiment Basse Consommation (BBC). Certains suggèrent que les aménagements permettent de faire de la gare une vitrine régionale.

L'accessibilité à la gare

Pour les personnes qui se sont exprimées, l'accessibilité à la gare représente un enjeu fort pour le report modal voiture/train. En effet, les habitants de l'agglomération utiliseront davantage le train si l'accès à la gare est facilité. Les moyens d'accès doivent comprendre des pistes cyclables. Une navette routière depuis Labastide St Pierre est préconisée.



Gare de Belfort-Montbéliard TGV : ses parkings et ses accès (Crédit photo : SNCF-AREP/M. Vigneau).

Le choix du site de la gare nouvelle

Le choix de l'emplacement de la gare permettant des correspondances avec le réseau existant est compris et apprécié par les participants. Néanmoins le choix de la commune de Bressols est parfois critiqué. Pour certains, ce choix ne contribue pas au développement harmonieux du Tarn-et-Garonne. Une gare vers Castelsarrasin-Moissac ou même au nord-est aurait permis de rendre ces zones attractives. Une gare au sud bénéficiera avant tout au Nord de l'agglomération toulousaine.

6.3 La gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan

Les observations recueillies sur le projet de création d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Mont-de-Marsan ont principalement abordé les thématiques suivantes.



La position de la gare nouvelle et les moyens d'accéder

La pertinence de construire une gare nouvelle à Mont-de-Marsan recueille le plus d'avis. Pour les habitants qui se sont exprimés, cette gare nouvelle en périphérie de Mont-de-Marsan ne présente pas d'intérêt dans le sens où elle n'offrira pas de gain de temps de parcours. En effet, l'éloignement de la gare nouvelle avec le centre-ville de Mont-de-Marsan va avoir une incidence sur le temps de parcours, qu'il conviendrait de prendre en considération.

Les différents modes de transport utilisés (TER, voiture, taxi, bus, 2 roues) et les aménagements prévus (raccordement à l'échangeur du Caloy) ne compenseront pas cette perte de temps. Ces participants sont donc plutôt favorables à l'aménagement de la gare actuelle de Mont-de-Marsan.

Les services et les aménagements dans la gare

Certaines personnes sont favorables à cette nouvelle gare ; les habitants qui se sont exprimés sont plutôt satisfaits des nouveaux services offerts par la gare nouvelle et préconisent de privilégier l'installation de librairies, cafétérias, bureaux, commerces divers et un point d'information touristique.

L'insertion de la gare nouvelle

Certaines personnes rappellent la nécessité de mettre en place des protections acoustiques et de prévoir des mesures pour intégrer au mieux la gare dans le paysage : plantation d'arbres, utilisation de panneaux photovoltaïques et d'ombrières, ...

Une personne évoque la localisation de la gare dans un secteur fragile du point de vue hydrologique, non loin d'un château et au milieu d'espaces boisés. Il pense que des mesures précises de protections doivent donc être prises.

Un habitant pense que la construction d'une gare nouvelle va entraîner la dégradation du cadre de vie des riverains. Certains avis évoquent l'élaboration d'un schéma de circulation cohérent, afin de limiter les nuisances liées à l'augmentation de la circulation routière. Enfin est suggérée la construction de la gare de manière éco-responsable de façon à valoriser la filière bois. Pour cela, l'organisation d'un concours d'architecture est préconisée ainsi que l'élaboration d'une charte paysagère. Un participant pense que la principale difficulté sera de concevoir un projet évolutif dans le temps, suffisamment attractif et fonctionnel à chaque phase de développement.

6.4 La gare actuelle de l'agglomération de Dax

Les observations recueillies sur le projet d'aménagement de la gare de Dax concernent les thématiques suivantes.



Les nouvelles opportunités de déplacement

Un participant est favorable à une halte SRGV sur la côte landaise, ce nouveau service permettant de rejoindre Pau plus facilement. Il demande si cette halte permettra de rejoindre Madrid plus facilement sans passer par Saragosse.

Le choix du tracé et le raccordement ligne nouvelle/gare existante

Des demandes d'explications ont été formulées sur les deux raccordements envisagés entre la ligne nouvelle et la ligne existante : leur nature, leur localisation, le type de trains qui circuleront, etc.

Les aménagements de la gare

Une interrogation prédomine concernant l'aménagement de la gare actuelle : les aménagements prévus sont-ils suffisamment dimensionnés pour faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs ?

6.5 La gare actuelle de l'agglomération de Bayonne

Les observations recueillies sur le projet d'aménagement de la gare de Bayonne concernent les thématiques suivantes.



La concertation majoritairement utilisée comme moyen d'expression de l'opposition au projet

A Bayonne, la participation a été importante mais essentiellement pour exprimer l'opposition à la création d'une ligne nouvelle. Sur les 907 avis reçus au total, 895 étaient identiques et reproduisaient la phrase suivante : « *Nous voulons que tous les trains roulent sur les voies existantes et s'arrêtent sans changement de train dans les gares de Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye* ».

Des interrogations sur les nuisances

Dans les 12 autres avis sur le projet d'aménagement de la gare actuelle de Bayonne, le choix de la gare du centre-ville apparaît pertinent pour certains et inadéquat pour d'autres en raison des nuisances occasionnées pour les riverains, la problématique du stationnement, la destruction d'habitations ... Certains participants s'inquiètent de l'émergence de nouvelles problématiques provoquées par l'aménagement de la gare actuelle : risques du développement de l'insécurité, nuisances sonores pour les riverains et difficultés d'accès à la gare pour les usagers. Des mesures de protections sont attendues. Certaines contributions évoquent la préférence pour la création d'une gare en périphérie, afin justement d'éviter ces nuisances.

7. LES ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

La participation du public a été très faible (moins de 100 avis) sur les cinq projets d'aménagements ou création de gares.

Les participants ayant fait des contributions sur l'objet de la concertation sont favorables à la création d'une gare nouvelle en périphérie, d'autres auraient préféré l'aménagement de la gare existante.

Pour les premiers, une gare nouvelle va accompagner le développement économique de leur territoire et contribuer à l'aménagement urbain.

Pour les autres, c'est l'éloignement avec le centre-ville qui est reproché (perte de temps, saturation des axes routiers, ...), ainsi que l'apparition de nuisances sonores et visuelles pour les riverains. Des participants ont aussi évoqué les bénéfices du projet pour une meilleure mobilité et le report modal voiture/train qu'il va permettre.

Cette concertation a aussi été utilisée pour exprimer l'opposition au GPSO (plus de 950 avis), à la création de lignes nouvelles et de gares TaGV.

Un bilan synthétique de la concertation publique sur le projet de gares TaGV a été présenté aux membres du Collège des acteurs locaux le 13 décembre 2011, puis aux membres du Comité de pilotage du GPSO le 9 janvier 2012 dans le cadre du bilan général de la concertation de l'étape 2.

Afin d'être porté à la connaissance des habitants, et en particulier de tous ceux qui ont participé à la concertation publique, ce bilan a fait l'objet d'une présentation synthétique dans la Lettre d'information GPSO n°14 (avril 2012).

Le présent bilan sera également intégré au dossier de l'enquête d'utilité publique et les enseignements issus de cette concertation publique seront intégrés dans le bilan de la concertation GPSO de l'étape 2 (cf. §2).

Ce bilan est adressé aux communes de Brax, Roquefort, Agen, Montauban, Bressols, Dax, Saint-Paul-les-Dax, Mont-de-Marsan, Lucbardez-et-Bargues, Saint-Avit, Bayonne ainsi qu'aux intercommunalités suivantes : Communautés d'agglomération d'Agen, de Montauban, du Grand Dax, du Marsan et Côte Basque-Adour, et à la Communauté de communes du Canton de Laplume en Bruilhois ; il est à la disposition des habitants auprès de ces collectivités. Il est également disponible sur le site Internet du projet www.gpsso.fr

La définition du programme des gares va être conduite en 2012 en concertation avec les acteurs des territoires dans le cadre des groupes de travail « Gares et dynamiques territoriales ». Au nombre de six (Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax et halte SRGV Côte landaise, Bayonne, halte SRGV sud Gironde), ces groupes de travail ont pour mission :

- de définir un programme d'actions cohérent et complémentaire pour l'aménagement des gares, principalement dans les domaines de l'intermodalité de transport et de l'aménagement des territoires ;

- de prendre en compte les projets de développement économique et/ou d'aménagement du territoire.

Les observations recueillies lors de cette concertation vont être examinées dans ces groupes de travail afin de contribuer, de manière utile, à la création des trois gares nouvelles d'Agen, Montauban et Mont-de-Marsan et à l'aménagement des gares de Dax et Bayonne.

Après trois ans de concertation et d'études avec les acteurs et les habitants, le Comité de pilotage du GPSO a retenu un tracé pour les lignes nouvelles et pour l'aménagement des lignes existantes en sortie de Bordeaux, ainsi que le programme d'aménagements des gares/ haltes inscrits au programme GPSO.

Ces éléments ont fait l'objet de **la Décision ministérielle du 30 mars 2012**, conduisant à l'engagement de l'étape 3 du GPSO, qui comprend des compléments d'études et la préparation de l'étude d'impact du projet, puis le lancement de l'enquête d'utilité publique prévue mi 2013.

L'ensemble des préoccupations, avis et propositions exprimés par les habitants lors des concertations publiques conduites sur les 11 gares/haltes vont être analysées et étudiées lors de cette nouvelle étape. Ils vont permettre d'affiner et d'améliorer l'ensemble du projet qui sera à nouveau présenté à la population au moment de l'enquête d'utilité publique.

D'ici l'enquête publique, RFF va poursuivre la démarche de concertation et d'information avec l'ensemble des acteurs du territoire et du public sur les thèmes suivants : sur les secteurs où le ministère a demandé à RFF des précisions ou de rechercher des améliorations mais aussi sur l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle infrastructure, les principes de rétablissement des réseaux, les gares/haltes et lignes existantes, l'aménagement et le développement des territoires.

ANNEXES (SUR DVD joint)

- Courrier du 27 juillet 2011 informant les communes et EPCI de la concertation publique volontaire organisée par RFF sur les 5 gares (existantes et nouvelles)
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération agenaise
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Montauban
- Plaquette du projet de gare nouvelle de l'agglomération de Mont-de-Marsan
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Dax
- Plaquette du projet d'aménagement de la gare actuelle de Bayonne
- Panneaux d'exposition pour les 5 agglomérations
- Lettres d'information du GPSO n°11 (sept.2011) et n°14 (avril 2012)
- Affiches d'information de la concertation volontaire
- Annonce dans le journal Sud-Ouest (éditions 33-32-40-47-64)
- Annonce dans le journal La Dépêche du Midi ((éditions 31 - 32-47-82)
- Annonce dans le journal Le Monde (national)
- Dossier du point presse du Préfet coordonnateur le 7 octobre 2011
- Copies des observations sur les registres déposés dans les mairies et intercommunalités et celles envoyées par mail et courrier postal.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004 33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES

