

## **Consultation du public**

3<sup>e</sup> temps sur les hypothèses de tracé comparées

9 au 21 mai 2011

### **Bilan**

## Sommaire

<b>1. Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Les modalités pratiques.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Principe de la consultation.....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Période de consultation.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3. Annonce de la consultation.....</b>	<b>5</b>
<b>2.4. Lieux et modalités de consultation.....</b>	<b>6</b>
<b>2.5. Objet de la consultation.....</b>	<b>7</b>
<b>2.6. Moyens d'information disponibles dans les totems ou sur gpso.fr .....</b>	<b>8</b>
<b>2.7. Moyens de participation .....</b>	<b>10</b>
<b>3. Analyse quantitative de la consultation.....</b>	<b>11</b>
<b>3.1. La méthode d'analyse.....</b>	<b>11</b>
<b>3.2. La nature de la participation.....</b>	<b>12</b>
<b>3.3. Le bilan quantitatif (base : 812 avis).....</b>	<b>13</b>
<b>4. Analyse qualitative des avis du public.....</b>	<b>18</b>
<b>4.1. Avis du public sur les hypothèses de tracé.....</b>	<b>18</b>
<b>4.2. Analyse des avis et réponses de RFF .....</b>	<b>35</b>
<b>5. CONCLUSION .....</b>	<b>42</b>
<b>Annexe 1 : lettre GPSO n°9 : article sur le 3e temps de la consultation .....</b>	<b>43</b>
<b>Annexe 2 : liste des 147 communes concernées par le projet.....</b>	<b>44</b>
<b>Annexe 3 : liste des 166 points de consultation .....</b>	<b>46</b>
<b>Annexe 4 : Présence de la consultation dans les médias .....</b>	<b>50</b>

## 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.gpsso.fr](http://www.gpsso.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<sup>e</sup> 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<sup>ème</sup> temps de consultation a été fixée à 2 semaines.

Ce 3<sup>ème</sup> 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.



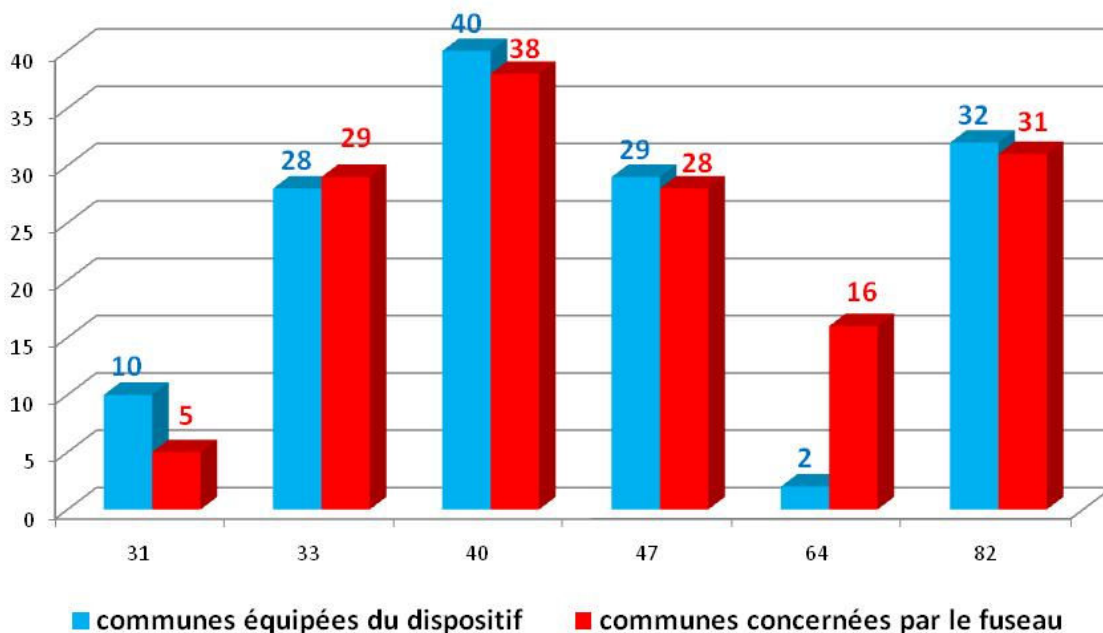
## 2.4 Lieux et modalités de consultation

**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.

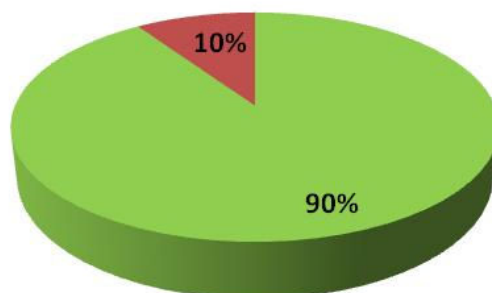
**Une consultation en ligne a également été mise en place sur le site Internet du projet [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr) accessible pendant toute la période de consultation.**

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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](http://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](http://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](http://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.

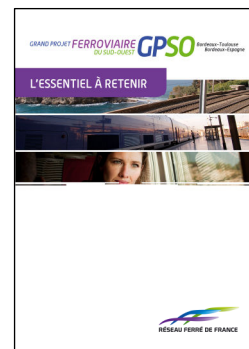
Le guide de lecture donnait toutes les clés pour s'approprier et mieux comprendre le contenu du dossier de comparaison. Il expliquait également la méthode de comparaison appliquée par RFF.

### **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](http://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<sup>ère</sup> 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](http://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<sup>ème</sup> temps de la consultation (cf. Annexe 1). Elle était disponible dans les totems GPSO et sur le site [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr), rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».

## 2.7 Les moyens de participation

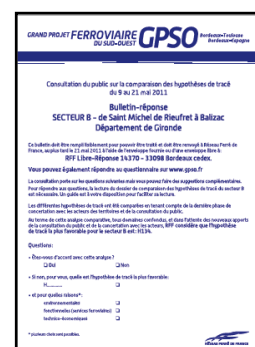
- **Le bulletin-réponse en version papier**

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](http://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](http://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<sup>er</sup> ou du 2<sup>e</sup> 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.

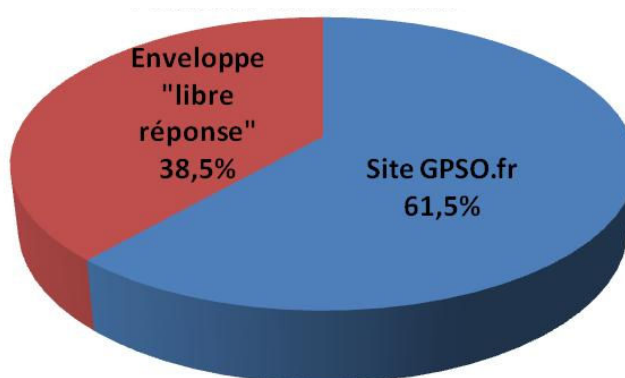
**Le bilan quantitatif et qualitatif qui suit a donc été réalisé sur les 812 avis portant sur l'objet de la consultation.**

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.gpsso.fr](http://www.gpsso.fr), une source d'information essentielle

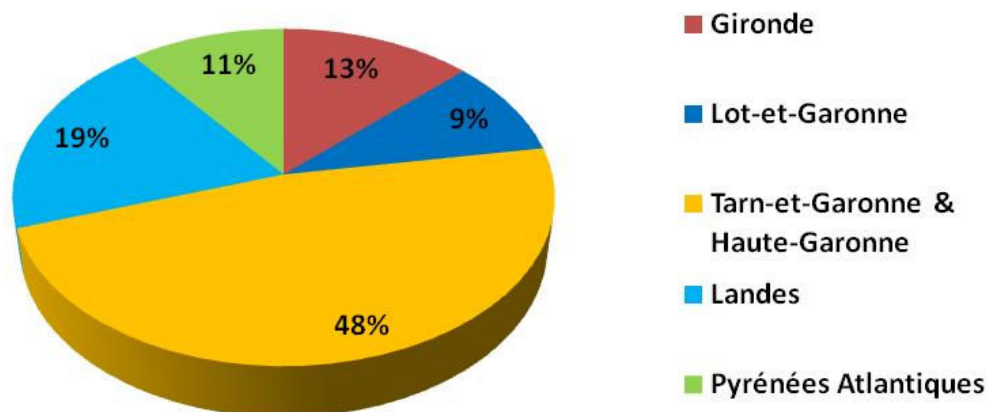
**14 086 personnes ont visité le site entre le 9 et 22 mai 2011.** A titre de comparaison, les deux semaines précédentes avaient reçu 4 646 visites et les deux semaines suivantes 3 283.

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<sup>e</sup> 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



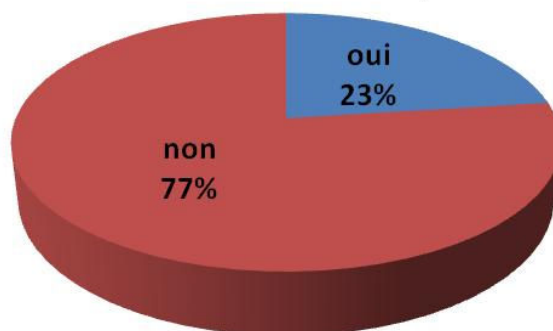
Le classement par département est fonction de la commune indiquée, soit la « commune de la résidence principale » soit la « commune traversée par le fuseau où vous êtes personnellement concerné ».

Le plus grand nombre d'avis<sup>1</sup> 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 ?



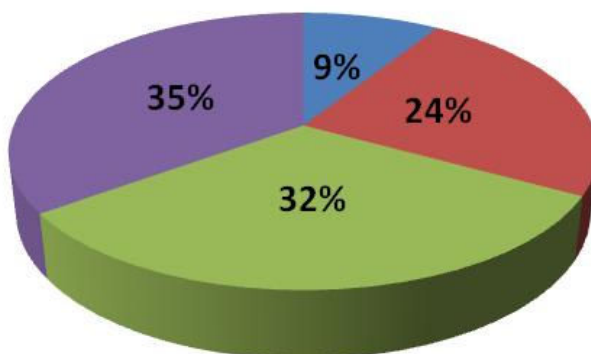
- 23% des participants sont d'accord avec l'analyse de RFF et avec sa préconisation d'hypothèse de tracé à approfondir.

<sup>1</sup> 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 ?**



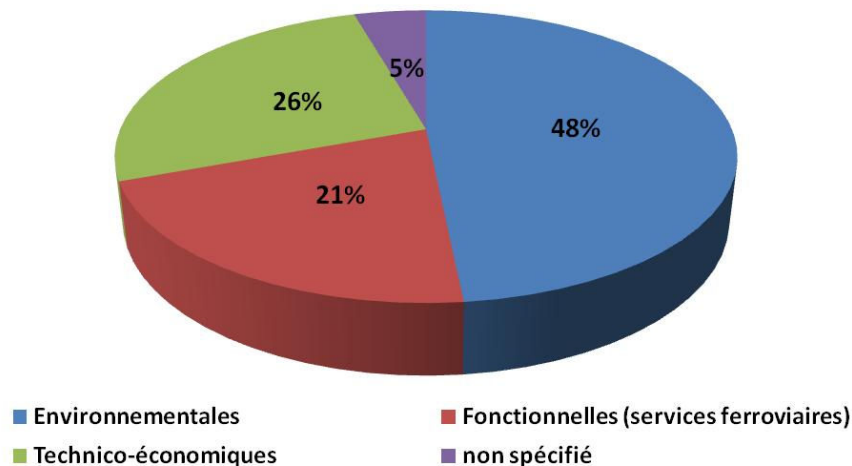
- ajustement de l'hypothèse de tracé préconisée par RFF
- autre hypothèse de tracé étudiée par RFF
- propositions sur des sujets liés à GPSO mais ne concernant pas directement les hypothèses de tracé
- aucune proposition

- 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 ?

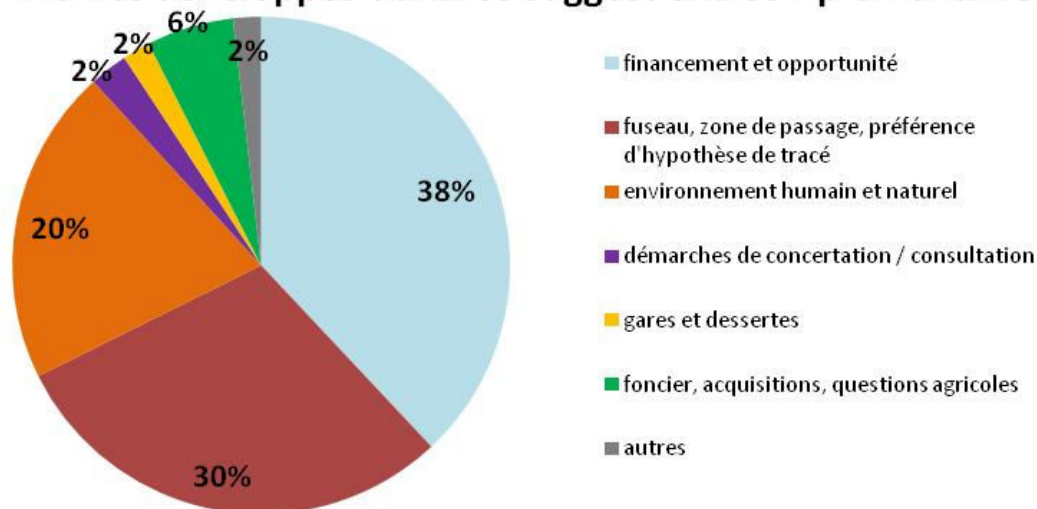


- 48% des participants évoquent des motifs environnementaux
- 26% des raisons technico-économiques
- 21% des motifs fonctionnels
- 5% des personnes n'ont pas spécifié la raison de leur désaccord

### 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
<b>Aménagement de la ligne existante en sortie de Bordeaux (ALE)</b>	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 ».
	Villeneuve 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 côté à l'autre. Prévoir 1 ou 2 franchissements routiers supplémentaires en plus de l'avenue du Général de Gaulle. »
<b>A</b>  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>B</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>
<b>C</b> 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>-----</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>-----</p> <p>« Je suggère la HT 143 qui passerait dans une zone hors habitations »</p>
<b>D</b> 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>-----</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
<b>E</b>  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 ».
<b>G</b>  Xaintrailles à Montesquieu	Roquefort	« Il faut limiter les nuisances pour le cimetière de Roquefort, même si la gare est à Roquefort ».
<b>H</b>  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 ».  ----- « Préserver le village de Caudecoste et ne pas traverser la Garonne 2 fois semblent être des raisons primordiales ».
	Layrac	« Le tracé 223 doit être proscrit pour son impact sur 2 importantes entreprises layracaises. Les tracé 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 surcroit, 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 ! »  ----- « L'hypothèse H222-232-234 plus économique en coût global

		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 ».
<b>LIA</b> 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>

		plan financier mais surtout sur le plan psychologique. Vous détruisez par ailleurs une zone écologique privilégiée ».
	Castelferrus	« 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)».
<b>K</b>	Saint-Porquier	« 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! »
Saint-Porquier à Labastide Saint-Pierre	Montbeton	« Passez plus au sud comme les élus le demandent et surtout nous, les concernés ». ----- « 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 ? » ----- « 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>« 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>
	<p>Lacourt-Saint-Pierre</p>	<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"> <li>- Elle ne concerne aucun siège d'exploitation agricole. C'est faux, le mien est en plein dessus,</li> <li>- Elle évite la mare de reproduction des Tritons, peut-être mais elle sacrifie une allée de muriers plus que centaines, muriers qui abritent de magnifiques scarabées dorés.</li> </ul> <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"> <li>- Fort impact sur les villages et leurs habitations donc impact sur les habitants des communes concernées</li> <li>- Impact visuel et patrimoniaux : défiguration et destruction des paysages et des villages (-&gt; construction de tunnels, viaducs, remblais)</li> <li>- Impact sonore : LGV trop proche d'habitations</li> <li>- Impact naturel et risques naturels : fragilité des sols convoités, destruction de forêts</li> <li>- Impact foncier : baisse de la valeur des habitations</li> <li>- Impact agricole : destruction d'exploitations agricoles</li> </ul> <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
<p><b>M</b></p> <p>Cudos à Lucbardez-et-Bargues</p>	Arue	<p>« Le tracé proposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- évite des lotissements et des zones naturelles dont le biotope est riche mais fragile,</li> <li>- reste cependant à trouver des solutions pour certains habitats. »</li> </ul> <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>-----</p> <p>« Malgré les vents dominants le tracé proposé est préférable au 331 qui serait catastrophique pour ma famille ».</p> <p>-----</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>-----</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>-----</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>-----</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>-----</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>
	<p>Lucbardez et Bargues</p>	<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>

<p><b>LIM</b></p> <p>Lucbardez-et-Bargues, Saint-Avit et Uchacq-et-Parentis</p>	<p>Lucbardez et Bargues</p>	<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...)</p> <p>Tout se cumule sur Lucbardez sinistrée. Pour cette commune, faites exceptionnellement primer le minimum de bien être des habitants sur les autres critères.</p> <p>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.</p> <p>Ayez pitié de nous!</p> <p>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>-----</p> <p>« Le trajet le moins mauvais est le H 331, 336/337.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Pour preuve, les cases à cocher ne prennent même pas en compte cette thématique.</p> <p>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>
	<p>Roquefort</p>	<p>« L'association défend le tracé le moins impactant pour les populations d'Arue, Roquefort et Sarbazan.</p> <p>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>
<p><b>O</b></p> <p>Uchacq-et-Parentis à Saint-Yaguen</p>	<p>Saint Martin d'Oney</p>	<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>
	<p>Saint-Yaguen</p>	<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 ».
<b>P</b>  Saint-Yaguen à Pontonx-sur-l'Adour	Carcen Ponson	« A quoi bon posséder un bel airial et une belle maison typique landaise du 18 <sup>ème</sup> 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!!».
<b>410</b>  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)».
<b>420</b>  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<sup>e</sup> 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 suggérés 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<sup>e</sup> 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.

Thèmes / Enjeux	Faibles	Moyens	Forts	Très Forts
<b>ENVIRONNEMENT HUMAIN</b>				
<b>Population et habitat</b>				
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 • Déchèterie - plateformes 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](http://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<sup>e</sup> 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](http://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'huisseries (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](http://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<sup>ème</sup> 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](http://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](http://gpso.fr), Rubrique « Documents à télécharger », sous-rubrique « Documents de communication ».

**3<sup>ème</sup> temps de consultation du public**  
**du 9 au 21 mai 2011**  
**Donnez-nous votre avis sur la comparaison des différentes hypothèses de tracé**

**Pensez à la consultation en ligne !**  
[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)

[ Suite de la page 1 ]

RFF confirmera ou ajustera sa préconisation du tracé à approfondir avant de le soumettre au Comité de pilotage du GPSO en juin 2011. Votre participation est donc essentielle.

Ensuite, entre juin et octobre 2011, le tracé retenu par le Comité de pilotage fera l'objet d'études approfondies dont les résultats seront à nouveau soumis à la concertation avec les acteurs et à la consultation du public lors du 4<sup>ème</sup> et dernier temps de consultation, avant d'être proposé au Comité de pilotage puis à la décision du Ministère. La préparation en 2012 de l'enquête d'utilité publique sera alors possible.

**3<sup>ème</sup> temps de consultation du public : toutes les informations pratiques**

**Quand a-t-il lieu ?** Concluturé sur 2 semaines du samedi 9 au samedi 21 mai 2011.

**Où ?** Dans les mairies des communes concernées par le fuseau de 1 000 mètres et dans certains collectivités territoriales et partenaires de RFF, qui ont accepté d'accueillir la consultation. Toutes les brochures d'information et les bulletins-réponse y sont à votre disposition dans un totem GPSO.

**Consulter la liste complète des points de consultation avec les totems GPSO sur [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr).**

**Pensez à la consultation en ligne !**  
 Vous pouvez également participer sans vous déplacer grâce à la consultation en ligne : pour cela, rendez-vous sur le site Internet du projet, [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr), rubriques Consultation du public, et laissez-vous guider.

**Comment prendre connaissance des résultats de la comparaison des hypothèses de tracé et de celle préconisée par RFF ?**  
 En consultant les documents suivants,

- Le dossier de comparaison des hypothèses de tracé par secteur, dans lequel vous trouverez :
  - les principaux enjeux du territoire desservi par le GPSO,
  - le rappel des hypothèses de tracé en vigueur,
  - sur chaque secteur, la comparaison des hypothèses entre elles, par domaine puis pour les 3 domaines conjugués.
- Le guide de lecture des dossiers, qui donne toutes les clés pour s'approprier et mieux comprendre leur contenu et ainsi disposer de l'information nécessaire.

**Comment donner votre avis ?** En répondant aux questions posées à l'aide du bulletin-réponse spécifique à chaque secteur, disponible dans les totems GPSO ou sur [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr).

**Prenez connaissance du bilan du 2<sup>ème</sup> temps de consultation sur [www.gpso.fr](http://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 landrines en nous précisant les enjeux de respecter et d'éviter ou au contraire :
  - des sites emblématiques ou patrimoniaux : vestiges archéologiques de St Michel de Beaufret, à Colombières ou à Saint-Julien, châteaux de Pompiéran ou de Layrac, jardin du Baqué à Montgallard, maisons troglodytiques de Lacour-Saint-Pierre, église de St Martin à Layrac...
  - la forte caractérisité de votre région : salomanches en Grande, et grottes
- amphithéâtres de St-Pée sur Nivelle, écosystèmes aquatiques de Lacour-Saint-Pierre, oiseaux migrateurs de la Vallée de la Garonne...
- de façon générale, une faune importante pour laquelle il sera nécessaire d'améliorer les passages.
- D'autres ont exprimé leur inquiétude par rapport aux bords d'habitation (en particulier dans la Vallée de la Garonne) ou à celui de mouvement de la route (comme à Pompiéran).
- D'autres encore ont demandé que le tracé retenu soit celui qui concerne le moins d'habitants, celui qui coupe le moins possible d'exploitations agricoles et qu'un traitement optimal des substances soit recherché : protections phoniques esthétiques, ouvrages d'art (y compris en particulier) le moins haut possible, nécessité ou non de franchir la Garonne à hauteur de Boé...

Toutes les demandes d'ajustement des hypothèses de tracé ont été ou 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 ou mieux l'infrastructure dans les landrines (mur anti-bruit, viaduc, tranchée couverte, mouton paysager...) feront l'objet du dernier temps de consultation du public, au 3<sup>ème</sup> trimestre 2011.

**GPSO en 3D**  
 Les films d'information 3D des hypothèses de tracé sont en ligne depuis mars 2011 sur [www.gpso.fr](http://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-BEULAC  
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 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	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 (Mairie + annexe)
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

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<sup>ème</sup> 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](http://www.gpso.fr)*  
*ou rendez-vous dans les points de consultation*  
*des communes concernées\**

\*liste disponible sur [www.gpso.fr](http://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<sup>ème</sup> 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](http://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](http://www.gpso.fr)



*Encart dans le Monde*

## La consultation du Public 3<sup>ème</sup> 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](http://www.gpso.fr) ou rendez-vous dans les points de consultation des communes concernées\*

\*liste disponible sur [www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)



*Encart dans le Journal du Pays Basque*

**La consultation du Public**  
**3<sup>ème</sup> 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](http://www.gpso.fr)  
ou rendez-vous dans les points de consultation  
des communes concernées\**

*\*liste disponible sur [www.gpso.fr](http://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