

## Concertation de proximité, Groupe de Travail Associations

Département de la Gironde  
Bordeaux, le 10 février 2011

### 1- Objet de la réunion

Cette réunion fait suite aux groupes de travail de novembre 2011. Elle a pour objectif de présenter les hypothèses de tracés qui seront intégrées dans l'analyse comparative, de détailler les évolutions concernant ces hypothèses de tracé et de présenter la méthodologie de comparaison retenue. Elle permet aussi de mettre en évidence les infrastructures et réseaux recensés comme étant à rétablir à ce stade des études

Un CD contenant l'ensemble des informations présentées a été distribué à l'ensemble des participants.

L'ordre du jour est le suivant :

- Présentation des nouvelles hypothèses de tracé ;
- Temps d'échange autour des cartes au 1/10.000 sur lesquelles figurent les infrastructures et réseaux interceptés par les différentes hypothèses de tracé ;
- Présentation de la méthodologie de comparaisons des hypothèses de tracé ;
- Calendrier des prochaines échéances études et concertation.

### 2- Déroulement de la réunion

Heure de démarrage de la réunion : 9h45

Heure de fin de la réunion : 12h30

#### • **Présentation des hypothèses de tracé :**

Dans un premier temps, RFF présente les modifications apportées aux hypothèses de tracés proposées en novembre 2011. Plusieurs secteurs géographiques sont concernés.

#### **Saint Michel de Rieufret - Landiras :**

Mise en place de 2 nouvelles hypothèses de tracé pour répondre à la demande de la concertation de passer entre le hameau de Lègues et le bâti diffus situé à l'ouest du fuseau.

#### **Préchac - Lucmau :**

Mise en place de 2 nouvelles hypothèses, l'une passant le plus le long de la courbe intérieure du fuseau, l'autre partant de l'ouest du fuseau au niveau de Balizac et venant rejoindre le Nord du fuseau à Lucmau.

#### **Triangle Sud Gironde :**

Etude d'un nouveau triangle dans la zone de débranchement entre les deux lignes nouvelles consistant en l'élargissement du triangle et la possibilité de passer le raccordement sud sud le long de l'autoroute A65.

#### **Lerm et Musset – Marions :**

Etude d'une nouvelle hypothèse de tracé permettant de passer du Nord du fuseau au Sud du fuseau afin de s'éloigner du bâti diffus situé de part et d'autre du fuseau sur la commune de Lerm et Musset.

- **Présentation de la méthodologie de comparaison des hypothèses de tracé :**

Les grands principes fondant la méthodologie de comparaison des hypothèses de tracé sont présentés. Il est rappelé l'absence de hiérarchisation d'un domaine d'étude par rapport à l'autre (environnemental, fonctionnel, technico-économique).

Les résultats de l'analyse comparative des hypothèses de tracé seront présentés aux instances de concertation en avril 2011 (commissions consultatives, groupe de travail, concertation de proximité). L'analyse technique sera enrichie par les apports et avis de la concertation pour permettre de proposer au COPIL un tracé à approfondir.

Une première maquette 3D des hypothèses sera réalisée pour avril-mai 2011. Une seconde maquette sera réalisée sur le tracé à approfondir.

### **3- Relevé des échanges et des contributions**

**LGVEA** : l'association précise qu'elle est en désaccord sur le choix du fuseau, en désaccord avec la comptabilisation du bâti évoquée dans le rapport d'analyse des 3 fuseaux, en désaccord sur le linéaire évoqué et conteste l'analyse et les chiffrages qui ne sont pas assez explicités.

*RFF évoque la transmission d'une note d'analyse des enjeux, note qui était le support des décisions du Copil du 31 mai 2010.*

Madame SEZE fait part de la contribution écrite de l'association (en Annexe du compte rendu).

**M J.M. UHALDEBORDE**, garant de la concertation, relève le besoin de transmission d'éléments qui permettent à l'association l'appréhension de la situation.

**SEVE** : Monsieur le Président rejette l'option du triangle élargi en raison des incidences lourdes sur le bâti (17 maisons supplémentaires impactées pour une seule "sauvée": Gallion). L'association précise qu'elle n'est pas favorable à la LGV, mais que le triangle Est paraît le moins défavorable et permettrait de sanctuariser une portion de zone Natura 2000 qui est impactée par le triangle. Par ailleurs l'association est solidaire du courrier envoyé par la commune de Bernos-Beaulac par rapport aux arials non répertoriés ou pris en considération sur la cartographie fournie par RFF.

Madame CAVALIER propriétaire du lieu dit « Le Vivier » est inquiète de la situation et l'attente générées par la comparaison des hypothèses de tracé. Car son patrimoine sera concerné dans tous les cas par la ligne Bordeaux-Toulouse.

#### **Le Bien-être des Béglais :**

Monsieur le Président rappelle les attentes de l'association en matière de protections acoustiques

*RFF a une obligation de résultat en matière de protection acoustique. RFF appliquera la réglementation en vigueur. Si celle-ci évolue, RFF en tiendra compte. RFF précise qu'il n'y a pas de distance pour déterminer l'impact sonore de la LGV. Les études vont débiter à partir du tracé à approfondir, dès cet été pour connaître les secteurs à protéger et déterminer les principes de protections à mettre en œuvre.*

**FNAUT** : souhaite avoir des précisions concernant l'alimentation électrique de GPSO.

*RFF précise que 6 ou 7 sous stations sont nécessaires pour l'alimentation électrique des lignes nouvelles. L'implantation d'une sous station (1ha environ) est possible dans le secteur de Landiras – Balizac. RFF a demandé à RTE d'étudier des solutions d'alimentation de ces sous stations avec un enfouissement de ligne THT. Une cartographie des principes*

*d'alimentation électrique de GPSO (sous stations et lignes d'alimentation) devrait être établie pour le courant de l'été 2011.*

#### **4- Synthèse des échanges**

- **Les hypothèses de tracé présentées et discutées sont toutes mises à la comparaison selon la méthode exposée**

I

- **RFF s'engage à organiser une visite de terrain sur la sortie de Bordeaux (après la présentation des résultats de l'analyse comparative et avant le COPIL).**
- **RFF s'engage à rencontrer le propriétaire du VIVIER en avril.**

#### **Calendrier :**

RFF précise qu'en avril, les résultats de l'analyse multicritères seront présentés aux élus en concertation de proximité et qu'une nouvelle consultation du public sera également réalisée sur la base de ces résultats. Le prochain GT se tiendra vraisemblablement en juin.

ANNEXE: Courrier de LGVEA



**L.G.V.E.A**  
LANDES GRAVES VITICULTURE  
ENVIRONNEMENT EN ARRUAN

Saint Médard le 3/02/2011

, à

Monsieur Rodolphe FOUCAUD  
Réseau Ferré de France  
88-89 Quai des Chartrons \_ CS80004  
33070 BORDEAUX CEDEX

Monsieur,

La réunion du Groupe de Travail GT6d en date du 31 janvier 2011 nous a permis de prendre connaissance des projets de tracés qui sont envisagés à l'intérieur du fuseau de « 1000m » et de leur impact sur le foncier.

Ce fut aussi l'occasion de vous faire part de nos remarques. Afin que celles-ci, comme vous l'avez précisé, soient mentionnées avant le 28 février pour être introduites au compte rendu, j'ai souhaité vous les transmettre par écrit.

**Vous noterez au préalable que nous avons renouvelé, comme d'autres participants<sup>1</sup> l'ont fait aussi à cette occasion, notre refus des LGV prévues dans les GPSO, notre désaccord sur le positionnement du fuseau dit de « 1000m » et les conclusions des études complémentaires menées par vous entre janvier et mai 2010 en secteur des Graves et enfin notre opposition aux différents tracés dans le fuseau.**

Au-delà de notre position quant aux GPSO, et en ne nous attachant qu'aux hypothèses de tracés présentées le 31 janvier nous formulerons les remarques suivantes.

Dans votre cahier de fiches de zones sensibles<sup>2</sup> en Gironde plusieurs points doivent être soulignés. Si la zone sensible 0130 évoque un site archéologique et une zone de bâtis elle est toutefois classée à dominante<sup>3</sup> « Paysage et patrimoine » et cela ne traduit pas forcément l'impact du tracé (largeur définie à seulement 35 m) sur un milieu urbain à

---

<sup>1</sup> Nous citons ici les représentants du monde viticole des AOC Graves et Pessac-Léognan à qui nous adressons copie du présent courrier.

<sup>2</sup> Voir fichier **Fiches\_ZS\_DPT33.pdf** sur le CD remis lors de la réunion GT6d du 31 janvier

<sup>3</sup> Nous devons d'ailleurs regretter que votre définition et délimitation des zones sensibles (voir GPSO-10-ISA-1-ENV-4548-0a-catalogue fiches ZS dept 33, page 2), sous prétexte « de ne pas nuire à la lisibilité des cartes », retienne une seule dominante par zone sensible alors qu'elle peut recéler plusieurs enjeux forts qui se trouvent ainsi occultés. Une méthode de grilles multiples (bâti, physique, naturel...) avec à chaque fois une carte appropriée aurait été à notre sens plus pertinente.

proximité immédiate du centre bourg comme le montre l'extrait de la planche TC02 ci-dessous.



Figure 1 GPSO-10-ISA-1-TEC-4867-Og planche TC02

On notera en particulier que dans un cercle 200m autour de cette zone sensible on trouve notamment les lotissements des Primevères et du Cordon d'Or, les installations associatives et sportives, la mairie, l'école élémentaire, l'église et son cimetière, une maison de retraite EPHAD et la future structure Multi accueil de la Communauté de Communes.

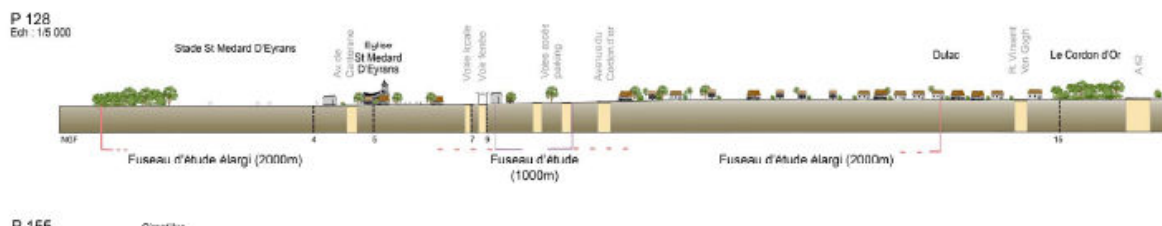
On ne comprend pas non plus qu'une zone sensible à dominante « bâtis » ne soit pas inscrite au dossier dans l'environnement immédiat du fuseau (toujours limité à une largeur de 35m) sur les quartiers Baron, Bigaret, Andron et Margeon où se situe une forte densité de bâtis anciens ou récents comme l'illustre l'extrait de la planche TC02 ci-dessous.



Figure 2 GPSO-10-ISA-1-TEC-4867-Og planche TC02

On ne peut que regretter aussi votre évaluation de l'impact sur cette zone urbaine qui est représenté dans votre document (Cahier A3 GT7 10000èm – Unité 1.pdf). En page 17 de ce document plusieurs remarques s'imposent.

La section P128 présente des échelles sans rapport avec la géographie du lieu. Le fuseau d'étude n'est que de 35m alors que la représentation graphique reportée ci-dessous indique des fuseaux d'étude élargis à 1000 et 2000m. Dans ce cas les limites représentées devraient largement atteindre des secteurs au-delà de la RD1113 à l'ouest et les communes d'Ile Saint George et Ayguemorte à l'est.



Par ailleurs la photographie présente sur la même planche, et l'annotation afférente, prêtent beaucoup à confusion en laissant croire que la traversée du bourg de Saint Médard d'Eyrans

par les voies actuelles plus une troisième voie classique (et une quatrième si l'on se place dans le cas d'un arrêt TER en gare) seront sans impact grave.



La voie ferrée existante s'impose peu aux perceptions : passages en déblais, plantations aux abords sur les talus de remblais, arrière de jardins.

Or cette vue trompeuse ne représente pas la réalité du terrain autour de la voie actuelle.

**Des prises de vue réalisées au même point mais sous des angles différents auraient montré que de nombreux bâtis, dans un rayon de 50m ou moins, sont concernés par les nuisances de la voie actuelle et seront d'autant plus concernés par l'implantation des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voies sur ce secteur.**

Les photos ci-dessous rendent compte de cette situation particulière et hautement traumatisante pour le bourg de Saint Médard d'Eyrans.



Figure 3 Vue vers Margeon (Est)



Figure 4 Vue vers le sud



Figure 5 Vue vers le Sud Ouest



Figure 6 Vue vers l'Ouest

Cet environnement urbain rapproché sera forcément contraint par les travaux envisagés pour les voies classiques et les LGV.

**Cela sera plus critique encore pour un grand nombre de bâtis existant sur l'emprise future des 3<sup>èmes</sup> et, peut être, 4<sup>ème</sup> voies classiques des quartiers Bigaret et Margeon avec à la clef des expropriations et un environnement fortement dégradé pour les propriétaires qui ne seraient pas sous expropriation.**

Je n'évoquerai pas ici la complication qui résulterait (résultera), en complément à tout cela, s'il s'avérait (s'avère) nécessaire de démolir et reconstruire le Pont de Tôle (d'où sont prises ces photos) et de modifier ou supprimer les passages à niveaux à proximité immédiate.

L'évocation d'une quatrième voie au droit de la halte de Saint Médard nous conduit à plusieurs remarques.

Cette quatrième voie, découlant d'un besoin de combinatoire TER-TGV que nous contestons par ailleurs<sup>4</sup>, conduirait à amputer irrémédiablement une grande partie du bourg de Saint

---

<sup>4</sup> Cette quatrième voie semble être, à la demande de la Région Aquitaine, LA SOLUTION retenue par RFF pour résoudre les problèmes de cadencement des TER. Or nous maintenons que la saturation de la voie actuelle est loin d'être prouvée (voir le trafic réel vérifié aux gares actuelles) et que des solutions techniques pourraient être envisagées si, sur certaines tranches horaires, il était opportun d'augmenter le service ( 7-9 heures, 17-20 heures par exemple). D'autres régions ont répondu à ce type de problème en rallongeant les quais pour accueillir des trains plus longs, en mettant en place des rames à étage...).

Médard. Les premières estimations exprimées par RFF à la réunion du 15 juin 2010 en mairie de Saint Médard d'Eyrans et confirmées depuis lors font état d'une longueur de voie complémentaire (voie de mise à quai) d'environ 900m de long, **ce qui serait tout à fait rédhibitoire pour l'environnement des Saint Médardais.**

C'est pourquoi les maires de Saint Médard d'Eyrans et de Cadaujac ont proposé à RFF de limiter l'impact de tels aménagements en réalisant la voie de mise à quai et la nouvelle halte SNCF commune en dehors des haltes actuelles des deux communes.

Cette proposition a fait l'objet d'échanges<sup>5</sup> entre vos services et les maires concernés **et une hypothèse à été retenue pour une analyse plus poussée par vos services.**

La 4<sup>ème</sup> voie de mise à quai serait dès lors implantée en limite des communes de Saint Médard et Cadaujac où serait construite la nouvelle halte SNCF commune<sup>6</sup>.

Elle serait inscrite dans un **site à l'ouest de la voie actuelle**<sup>7</sup> qui reste à définir dans la zone représentée par l'extrait de carte RFF ci-dessous.

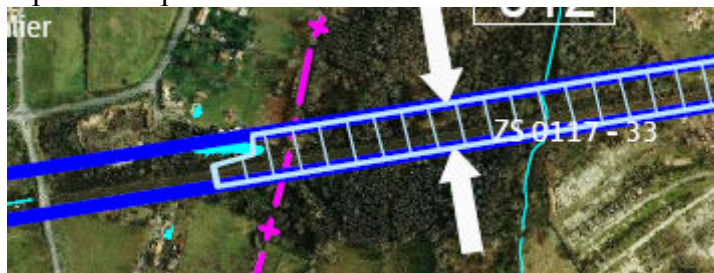


Figure 7 Zone d'implantation possible de la halte SNCF

Or les documents RFF présentés le 31 janvier 2011 font état de la réunion de la Commission Consultative du 25 janvier 2011 ([http://www.gpso.fr/presentation\\_RFF\\_CC\\_33\\_janv11.pdf](http://www.gpso.fr/presentation_RFF_CC_33_janv11.pdf)) et l'on note page 6-&3 de la note de synthèse GPSO-10-RFF-1-TEC-1113-0c :

### **3.1. Secteur de l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse en sortie de Bordeaux :**

Les études sont en cours afin de préciser l'aménagement de la ligne existante.

- L'utilisation des voies existantes sera réaffectée entre Bordeaux et la gare TER de Bègles.
- Une troisième voie, à l'est de la ligne existante, sera inscrite dans les emprises du réseau ferré national entre la gare de Bègles et la halte TER de Villenave-d'Ornon.
- Les études comparatives de l'inscription d'une troisième voie à l'est ou à l'ouest de la ligne existante entre la halte TER de Villenave-d'Ornon et Cadaujac sont en cours.
- Une troisième voie sera inscrite à l'est (côté Garonne) des voies existantes sur les communes de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.
- **La gare TER de Bègles et les haltes TER de Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans seront aménagées afin qu'il y ait quatre voies : deux voies à quai pour accueillir les TER omnibus et périurbains, deux voies encadrantes pour accueillir les circulations ne marquant pas d'arrêt.**

<sup>5</sup> Voir le document présenté à la réunion du 13 octobre 2010

<sup>6</sup> Cette option conjointe demandée par les communes de Saint Médard d'Eyrans et Cadaujac a été présentée en réunion publique à Saint Médard d'Eyrans le 3 décembre 2010 et un courrier de la Commune de Saint Médard d'Eyrans vers RFF a confirmé ce choix fin 2010.

<sup>7</sup> Permettant ainsi d'éviter la zone PPRI –Cf. ZS 0117

Nous demandons donc que tous les documents de RFF indiquent dorénavant l'étude de l'option de la halte SNCF commune Saint Médard d'Eyrans-Cadaujac comme négociée le 13 octobre dernier.

Par ailleurs s'il est bien mentionné dans la note de synthèse GPSO-10-RFF-1-TEC-1113-0c page 6 & 3-2 que pour le secteur de raccordement entre voies classiques et LGV les enjeux de territoire devront être pris en compte pour le Château d'Eyrans et le hameau de Thion (commune d'Ayguemorte les Graves) rien n'est indiqué quant aux impacts sur **le hameau du Prieu** (Saint Médard d'Eyrans) **situé pourtant en bordure directe du fuseau** (voir PRF014) comme le montre l'extrait de la carte RFF ci-dessous.

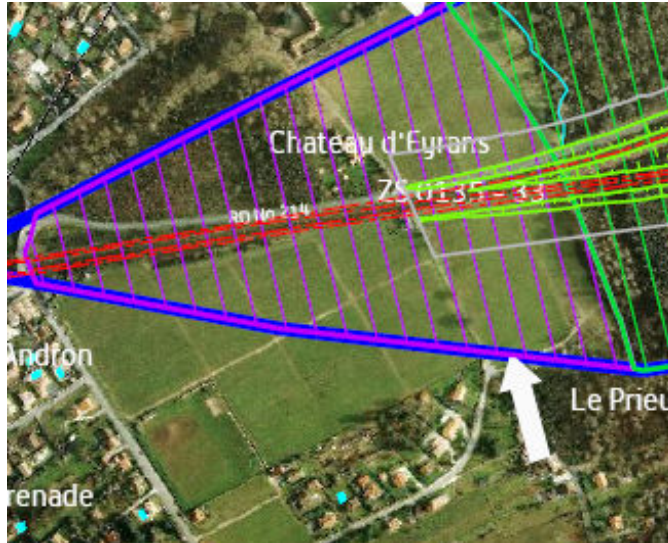


Figure 8 Extrait GPSO-10-ISA-1-TEC-4867-Og planche TC02

Nous finirons notre exposé en rappelant que les GPSO seront, dans les fuseaux et tracés retenus à ce jour, **catastrophiques pour l'environnement humain dans les secteurs urbanisés comme mentionné plus haut mais aussi pour l'environnement naturel et viticole des communes de l'Arruan.**

Nous reprendrons à notre compte les craintes émises par les différentes instances (Communes de l'Arruan, CUB...) sur les zones de captage et de forage indispensables pour **l'approvisionnement en eau potable** de dizaines de milliers d'habitants dans le sud gironde et la CUB.

Nous regrettons aussi que des coupes en long des options de tracés ne soient pas fournies à ce jour car il nous semble que les indications de portions en remblais et déblais portées actuellement sur les documents RFF ne reflètent pas la réalité des contraintes géologiques présentes en Arruan. Nous estimons qu'un risque important existe pour un passage en déblai des LGV dans des terrains alluvionnaires avec des nappes phréatiques peu profondes et que, en conséquence, **vous soyez contraints de travailler en remblais (voir en ouvrage d'art) ce qui accroîtrait d'autant les nuisances visuelles et acoustiques pour les riverains.**

Nous ne pouvons à nouveau qu'être profondément déçus de ne pas avoir reçu, en février 2011, malgré votre engagement renouvelé lors de la réunion du groupe de travail du 24 novembre dernier, l'analyse comparative complète (technique, économique, environnementale...) qui a dû accompagner le choix des fuseaux en Arruan lors des études complémentaires demandées par le préfet après le COPIL du 11 janvier 2010.

**La diffusion de cette analyse, attendue par les élus, le milieu viticole et les habitants de l'Arruan, permettrait de dissiper la suspicion bien légitime qui entoure une conclusion lapidaire<sup>8</sup> où il n'est question que d'un surcoût non justifié entre les trois options de fuseaux étudiées.**

Enfin nous rappelons pour la énième fois que certains comptes rendu des réunions tenues en juin 2010 ne sont toujours pas édités à ce jour<sup>9</sup> sur le site GPSO alors que de nombreuses remarques avaient été faites alors sur le projet GPSO par de nombreux participants associatifs.

En vous remerciant par avance de l'intégration du présent courrier au sein du compte rendu du GT6d du 31/01/2011, que vous ne manquerez pas j'en suis sûr de nous transmettre pour avis avant diffusion, je prie de trouver ici mes meilleures salutations.

Pour L.G.V.E.A

Le Président  
Jean-Robert THOMAS

Copie :

Jean Michel UHALDEBORDE, garant de la concertation GPSO  
Christian TAMARELLE, Maire de Saint Médard d'Eyrans et Président de la Communauté de Communes de Montesquieu  
Stéphane SAVIGNEUX, propriétaire viticulteur Château d'Eyrans  
Alice DE LAHAYE, propriétaire viticultrice Château Le TUQUET  
Jean Louis VIVIERE, Directeur du Syndicat des Vins de Graves

---

<sup>8</sup> Cf. votre présentation à la Maison des vins de Graves en date du 11 mai 2010

<sup>9</sup> Vous pouvez vous référer à notre courrier du 7 décembre 2010 adressé au garant Jean-Michel UHALDEBORDE.