

Lettre d'information n°8

Janvier 2011

www.gpso.fr



éditorial

Christian MAUDET
Chef de Mission GPSO

2011 va être une année décisive pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Au quatrième trimestre, le tracé des deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne sera retenu pour être proposé à l'approbation du Ministre.

Pour franchir cette étape essentielle, nous allons poursuivre la démarche engagée depuis le début des études : le partage des informations avec les acteurs des territoires, la prise en considération de leurs avis et l'écoute de l'ensemble des positions. Ce sont pour nous les conditions indispensables à la recherche du meilleur tracé possible, respectueux des hommes, de leur cadre de vie et plus généralement des territoires traversés.

Les chiffres de la dernière consultation du public nous confortent dans le bien-fondé de notre démarche, puisque vous avez été très nombreux à nous faire part de votre avis et de vos préoccupations. Soyez assurés que nous sommes très attentifs à vos avis et les prendrons en considération autant que possible lors de la poursuite des études. Vous trouverez ainsi dans ce numéro une réponse à la question souvent posée : pourquoi ne pas aménager les lignes existantes plutôt que de réaliser des lignes nouvelles ?

La réalisation des lignes nouvelles est utile pour tous et offrira de nombreux atouts à nos territoires.

Nous sommes convaincus qu'il est possible d'offrir des services ferroviaires performants dans le respect des hommes et de la nature.

Nous souhaitons associer nos connaissances pour aboutir à un projet partagé. C'est pourquoi en cette nouvelle année, continuons à mobiliser toutes nos énergies pour préparer l'avenir de façon durable et responsable.

2^{ème} temps de consultation du public

3 581 avis reçus

Ce 2^{ème} temps s'est déroulé du lundi 20 décembre au 8 janvier 2011. L'objectif était de recueillir l'avis du public sur les hypothèses de tracé proposées par RFF, présentées aux acteurs de la concertation en octobre 2010.



Vous avez été nombreux à vous exprimer dans les bulletins-réponse, plus de 3 000 avis exploitables mais aussi des pétitions et des avis libres envoyés en nombre.

Certains remettent en cause l'opportunité du projet en raison du contexte économique actuel et demandent la comparaison entre la réalisation des lignes nouvelles et la modernisation des lignes existantes. Le bilan détaillé du 2^{ème} temps de consultation vous sera présenté dans la prochaine Lettre d'information (prévue en mars 2011). Les avis vont être pris en considération dans la suite des études.

Rendez-vous pour le 3^{ème} temps de consultation en avril 2011 sur le résultat de la comparaison des hypothèses de tracé.



Choix du tracé des deux lignes nouvelles : les étapes clés en 2011

→ Janvier / Février

Sélection des hypothèses de tracé à comparer

- 2^{ème} temps de consultation du public sur les hypothèses de tracé
- Avis des Commissions consultatives sur les hypothèses de tracé à comparer
- Examen dans les instances de concertation des hypothèses de tracé à comparer (Groupes de travail)

→ Février à mai

Des hypothèses de tracé comparées au tracé à approfondir

- Concertation de proximité avec les élus sur le résultat de l'analyse comparative des hypothèses de tracé
- 3^{ème} temps de consultation du public sur le résultat de la comparaison des hypothèses de tracé
- Avis des Commissions consultatives sur le tracé à approfondir

→ Début juin

Proposition au Comité de pilotage d'un tracé à approfondir.

→ Juin à septembre

Du tracé à approfondir au tracé proposé

- Examen dans les instances de concertation du tracé à approfondir (Groupes de travail)
- 4^{ème} temps de consultation du public sur le tracé à approfondir

- Concertation de proximité avec les élus pour consolider le tracé à approfondir et les mesures d'insertion

- Examen du tracé proposé dans les instances de concertation (Commissions consultatives)

→ Fin octobre

Proposition au Comité de pilotage d'un tracé

Le tracé retenu sera ensuite soumis à l'approbation du Ministre chargé des transports.

p.2

Nos réponses à vos interrogations : Aménagement de la ligne existante et/ou ligne nouvelle

p.4

L'étude de la variante de tracé entre Campsas et le nord de Toulouse

Interview de Carlos Maria Juarez Colera, Directeur général des chemins de fer espagnols

nos réponses à vos interrogations

Lors de la dernière consultation du public, vous avez été nombreux à nous faire part de vos interrogations sur les thèmes suivants :

- Pourquoi l'aménagement des lignes existantes ne suffit-il pas ?
- Pourquoi les lignes existantes, même réaménagées, ne peuvent-elles offrir les mêmes services que des lignes nouvelles ?

Même si cela n'était pas l'objet de la consultation qui portait sur les hypothèses de tracé des deux lignes nouvelles, il nous semble important d'apporter des réponses à vos interrogations et de mieux vous informer sur ce qui est fait ou va être fait pour améliorer les lignes existantes, mais aussi quelles sont leurs limites.

Pourquoi, sur les lignes existantes, ne peut-on faire circuler les trains plus vite ?

Parce que les caractéristiques d'une ligne classique, dont le tracé date souvent de plus d'un siècle, ne le permettent pas. Elles sont très différentes de celles d'une ligne à grande vitesse.

Sur une ligne classique, les trains peuvent circuler en général jusqu'à 160 km/h, voire 200 km/h dans des conditions particulières, mais également à beaucoup moins. Sur une ligne à grande vitesse (LGV), ils circulent entre 220 et 350 km/h. Pour permettre de telles vitesses, le tracé de la LGV et sa construction doivent respecter des caractéristiques géométriques et techniques particulières :

- un tracé en plan d'une LGV (axe des voies) doit présenter des courbes les plus douces possibles pour le confort des voyageurs. Le rayon de courbure minimal R doit être d'environ 7 000 mètres pour une circulation à 320 km/h (1 500 mètres pour une autoroute) ;
- la pente doit être limitée à 3,5 % (35 mètres par kilomètre), contrairement aux autoroutes qui peuvent avoir des pentes de 5 ou 6 %. De ce fait, une LGV a un profil plutôt plat ne lui permettant pas de suivre un relief accidenté. Lorsqu'il s'agit d'une ligne nouvelle où circule également le fret,



la pente est limitée à 1 % dans des conditions normales, pouvant atteindre exceptionnellement 1,5 % ;

- la construction des voies, l'alimentation électrique (en 25000 volts contre 1500 volts pour une ligne classique) ainsi que la signalisation sont également particulières.

N'y a-t-il pas des aménagements qui permettraient d'augmenter la vitesse sur les lignes existantes ?

Il est impossible de faire circuler des trains à 220 km/h sur la plupart des lignes existantes.

Pour atteindre cette vitesse et passer par exemple de 160 à 220 km/h, il faudrait notamment modifier les courbes de leur tracé, parfois en milieu urbain très dense, ou alors construire de nombreux contournements d'agglomérations. Ces solutions reviendraient à construire plusieurs tronçons de ligne nouvelle dans des zones périurbaines fortement habitées et pour des performances globales peu satisfaisantes. De plus, faire circuler les trains plus vite aurait pour conséquence une diminution du nombre de trains pouvant circuler. En effet, l'espacement entre 2 trains, pour des raisons de sécurité, devrait être allongé, ce qui réduirait les possibilités d'utilisation de la ligne.

La modernisation du réseau ferroviaire actuel ne serait-elle pas suffisante pour répondre aux besoins ?

La modernisation du réseau actuel est une priorité pour RFF. En 2010, RFF a plus investi dans le renouvellement et la modernisation du réseau existant que dans la construction de lignes nouvelles.

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, la modernisation de la ligne existante est en cours entre Bordeaux et Hendaye ; elle est nécessaire mais pas suffisante pour répondre à long terme aux besoins de développement des déplacements des voyageurs comme des marchandises.

Sur cet axe, le trafic va notablement augmenter lors des prochaines années pour de nombreuses raisons (augmentation et cadencement des TER, mise en service de lignes nouvelles en France et en Espagne, de l'autoroute ferroviaire, ...).

Pour absorber cette augmentation de trafic, Réseau Ferré de France, comme il s'y était engagé à l'issue du débat public, a programmé d'importants travaux d'aménagement de la ligne existante (voir la lettre d'information GPSO n°7, novembre 2010). Mais ils seront insuffisants pour garantir à terme des services ferroviaires performants (temps de parcours, régularité, continuité d'itinéraire) sur cet axe international reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe par la façade atlantique.

Fréquence des TER sans et avec la ligne nouvelle

- Avec la ligne existante seule : 1 TER au maximum toutes les 1/2 heure.
- Grâce à la ligne nouvelle, possibilité d'1 TER tous les 1/4 d'heure sur la ligne existante.

Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, la modernisation de la ligne existante est prévue entre Saint-Jory et Toulouse, pour répondre notamment à la croissance du trafic TER. La réalisation de voies supplémentaires fait actuellement l'objet d'études spécifiques. De la même manière, en sortie Sud de Bordeaux, une augmentation de capacité jusqu'au débranchement du tronçon commun, permettra une augmentation des dessertes TER et une bien meilleure régularité.

Sur les 2 axes, l'intérêt de construire une ligne nouvelle a été à plusieurs reprises reconnu ; seule la complémentarité « ligne nouvelle / ligne existante » permettra de répartir les différents types de trafics (TER, TAGV* et fret) entre les 2 lignes, et de garantir le développement de l'ensemble du transport ferroviaire (plus de trains, plus fréquents et plus rapides).

Entre 2009 et 2013, 388 millions d'euros investis dans les travaux de modernisation de la ligne actuelle Bordeaux-Hendaye :

construction d'un nouveau pont ferroviaire sur l'Adour à Bayonne, modernisation des gares, renouvellement complet des voies, augmentation de la capacité, projet de l'autoroute ferroviaire « Atlantique eco-fret ». Ces travaux sont pour partie inscrits au contrat de projet Etat - Région Aquitaine.

A partir de 2014, d'autres investissements, en cours d'étude, viendront les compléter, comme par exemple : aménagement de la bifurcation de Mousserolles, aménagements capacitaires de la gare de Bayonne, aménagements de protections acoustiques, diagnostic sécurité des passages à niveau, diagnostic capacitair (évitement fret) entre Bordeaux et Dax, et éventuellement dénivelation à long terme de la bifurcation de Lamothe.

Compte tenu de la situation actuelle du fret ferroviaire, cela vaut-il le coup d'y investir des milliards ?

La justification de l'investissement considéré ne peut pas être rapportée qu'aux seuls services de transport de marchandises.

La ligne nouvelle, qui fera gagner 30 minutes entre Bayonne et Astigarraga (au sud de San Sebastian), permettra de tisser des liens sociaux, économiques et culturels avec l'Euskadi, l'une des provinces les plus riches d'Espagne.

Le fret ferroviaire transpyrénéen est un enjeu fort. S'il ne représente aujourd'hui que 4 % des échanges terrestres, contre plus de 35 % pour le passage transalpin entre l'Italie et le reste de l'Europe, il va augmenter de façon notable dans les prochaines années grâce aux aménagements ferroviaires programmés en Espagne (mise à l'écartement européen des voies existantes et ligne nouvelle « Y basque »), aux projets d'amélioration des grands itinéraires de fret retenus par l'Union européenne (axe Sines - Madrid - Irun - Bordeaux - Metz), aux

*TAGV : train apte à la grande vitesse



autoroutes ferroviaires et à la mise en service de l'ensemble des LGV actuellement en projet.

Si la ligne nouvelle n'était pas réalisée, le développement du fret serait limité puisqu'il devrait partager l'espace disponible de la ligne existante avec le trafic voyageurs (TER et TAGV) lui-même devant augmenter. En offrant un itinéraire continu et performant pour les marchandises, en particulier entre le Nord de Dax et Astigarraga, le coût du transport ferroviaire de fret sera fortement réduit. Il passera de 61€ la tonne transportée sur 1 000 km à 47€, et gagnera entre 6 et 12h sur les longues distances, avec un temps de parcours équivalent au temps routier. Dès lors, le fret ferroviaire pourra concurrencer le mode routier et atteindre une part de 20 à 25 %, objectif national du Grenelle de l'environnement.

Si la France et l'Espagne n'avaient pas décidé de se doter des moyens pour développer le fret ferroviaire, les 9000 camions qui franchissent chaque jour la frontière dans le Pays Basque s'élevaient à 15 000 en 2020 et encore plus dans les années suivantes. Le transfert modal de la route vers le fer va permettre de maîtriser cette croissance.

Gagner quelques minutes justifie-t-il d'investir plusieurs milliards ?

GPSO permet des gains de temps considérables et non pas de quelques minutes : quasiment 1 heure entre Bordeaux et Toulouse, 30 minutes entre Bayonne et Astigarraga. Mont-de-Marsan sera à 35 minutes de Bordeaux et Toulouse à environ 1h30 de Bayonne.

C'est aussi une réduction très importante des émissions de CO₂. Les gains de temps se traduiront par des déplacements en train et non plus en voiture ni en avion, ce qui contribuera à réduire de manière considérable les émissions de gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique.



Construction de l'Europe ferroviaire

GPSO c'est aussi :

- un projet pour la construction de l'Europe ferroviaire et pour l'ouverture des échanges vers le Sud : renforcement de la compétitivité de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées à l'échelle de l'Union européenne, renforcement de la coopération et de la liaison entre Paris, Madrid et Lisbonne, développement des échanges entre Bordeaux, Toulouse et le bassin méditerranéen...
- un projet au service des territoires : irrigation de l'ensemble des territoires traversés grâce aux correspondances TAGV/TER, renforcement de l'attractivité des villes desservies, développement harmonieux et équilibré des territoires...
- un projet pour l'avenir : rapprochement des hommes, développement des coopérations sur les plans de la culture, de la recherche et des études supérieures, développement de tous les transports ferroviaires et en premier lieu des TER, renforcement de la fiabilité des transports ferroviaires en évitant que l'ensemble des trains ne circulent sur la même ligne, report pérenne des autres modes de transport vers le rail...

Seule la combinaison « Aménagement de la ligne existante et réalisation des lignes nouvelles » permet d'atteindre ces objectifs et d'apporter des solutions à long terme.

N'est-il pas plus raisonnable d'attendre que les lignes existantes ne répondent plus aux besoins avant d'envisager la construction d'une ligne nouvelle ?

La mise en service des deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est prévue à l'horizon 2020, à un moment où les lignes existantes ne répondront plus aux besoins en termes de capacité, de fiabilité et de performance. Compte-tenu du temps nécessaire à la mise au point et à la construction des lignes nouvelles, il est indispensable de prévoir dès aujourd'hui ce projet afin de procéder aux protections réglementaires et aux réserves foncières nécessaires à leur construction. En effet, l'urbanisation croissante dans de nombreux secteurs pourrait rendre leur réalisation de plus en plus complexe. Ainsi par exemple au sud de l'Aquitaine, dans les communes entre Ondres et Hendaye, sous l'effet de la pression immobilière, l'urbanisation a entraîné l'acquisition de 445 ha de terres agricoles et naturelles en 2008, ce qui rend déjà d'autant plus difficile l'insertion d'un tel projet. Il en est de même en périphérie de toutes les grandes agglomérations, Bordeaux, Toulouse mais aussi Montauban, Agen, Dax ou Mont-de-Marsan.

Il est donc primordial de préciser dès aujourd'hui les conditions dans lesquelles ce projet s'inscrira demain dans les territoires desservis, et de réserver dans les documents d'urbanisme les emprises qui lui seront nécessaires le moment venu. Le calendrier de construction dépendra des choix qui seront faits, en particulier pour son financement.

La ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse

- Ligne à grande vitesse voyageurs (conçue pour 350 km/h sur tout le parcours). À la mise en service, la circulation est prévue à 320 km/h.

La ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

- Entre Bordeaux et le nord de Dax, ligne à grande vitesse voyageurs (conçue pour 350 km/h sur tout le parcours). À la mise en service, la circulation est prévue à 320 km/h.
- Entre le nord de Dax et la frontière espagnole, ligne mixte, c'est-à-dire pour des trains de voyageurs et trains de marchandises. La vitesse de circulation des TAGV passera de 320 à 220 km/h au raccordement nord de la desserte de Bayonne et continuera à 220 km/h de ce raccordement à la frontière espagnole.

*TAGV : train apte à la grande vitesse

Bilan Carbone®

7 ans après sa mise en service, les émissions de gaz à effet de serre générées par la conception, la construction et l'exploitation-maintenance du projet seront compensées par les émissions évitées par le report modal (l'évaluation globale pour les projets de LGV est de 15 ans). GPSO participe pleinement aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Interview

Jean MARIEU,

Professeur émérite à l'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, ancien directeur de l'Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Tourisme

Quels seront les effets de la LGV Tours-Bordeaux, puis du Grand Projet ferroviaire du Sud-ouest pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ?

Il y a 20 ans, il n'était pas possible d'aller à un rendez-vous professionnel à Paris en train sans y consacrer deux jours. Aujourd'hui, c'est possible dans la journée depuis Bordeaux, mais pas encore depuis Toulouse, Pau ou Bayonne : l'avion reste la règle pour ces villes. Demain Bordeaux sera à 2 heures de Paris, et Toulouse à 3 heures : ce gain de temps signe le basculement de l'avion vers le train.

Ce changement radical concerne des dizaines de milliers de personnes chaque jour. Et, en outre, une telle ligne s'amortit sur 100 ans : on mesure le bénéfice global.

Le prolongement de la LGV vers l'Espagne et Toulouse est-il vraiment indispensable ?

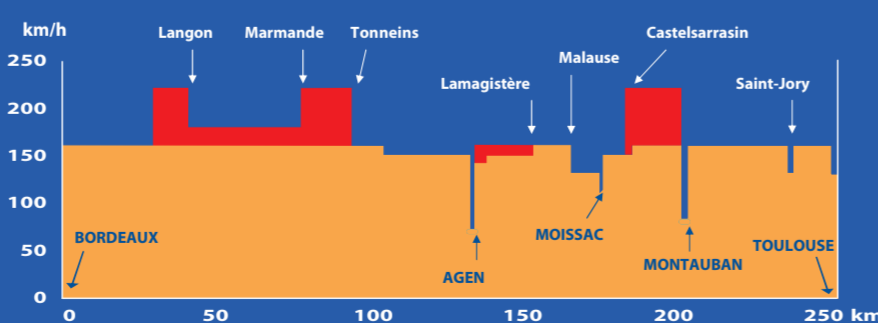
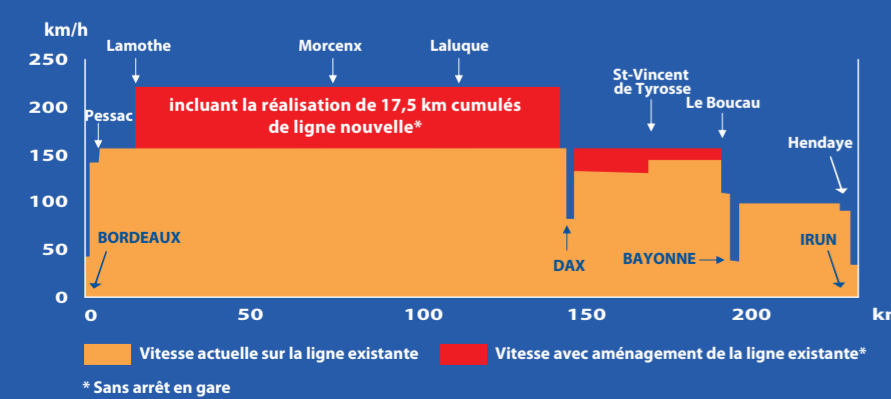
Oui, sans conteste. La création de liaisons grande vitesse est comparable à ce qu'a pu être au XIX^{ème} siècle, celle des premières voies ferrées qui ont elles aussi, suscité de fortes oppositions. Les lignes à grande vitesse sont des facteurs de compétitivité. Elles permettront de fortes économies d'énergie, que ce soit par rapport à l'avion dans le domaine du transport des passagers, ou au camion dans le domaine du fret. Il serait inconcevable que le segment Dax-Vitoria soit le maillon manquant du réseau de transport européen à grande vitesse qui est en train de prendre forme, tout comme le segment Bordeaux-Toulouse pour le réseau transversal qui reliera l'Atlantique à la Méditerranée.

Mais les lignes actuelles ne seront nullement abandonnées : l'axe Bordeaux-Espagne a notamment pour vocation d'accueillir une « autoroute ferroviaire » capable de transporter 10 millions de tonnes de fret entre la France et l'Espagne, à l'Ouest des Pyrénées, dont on peut très raisonnablement penser qu'après un démarrage lent, sa compétitivité s'imposera dans une douzaine d'années. Combien coûtera le gazole d'ici là ?

Possibilité de relèvements de vitesse réalisables sur certains tronçons des deux lignes existantes

Bordeaux/Espagne : 17 mn de gain avec relèvements de vitesse*
70 mn de gain avec ligne nouvelle*

Bordeaux/Toulouse : 15 mn de gain avec relèvements de vitesse*
58 mn de gain avec ligne nouvelle*



L'étude de la variante de tracé entre Campsas et le nord de Toulouse

La décision d'étudier une variante sur ce secteur a été prise par le Ministre en septembre 2010.

Pour répondre à cette demande, un programme spécifique d'étude et de concertation validé par les services de l'Etat a été présenté aux élus des territoires concernés lors d'une réunion présidée par le Préfet de la Région Midi-Pyrénées le 28 octobre 2010. Ce programme est en cours de réalisation. Il tient compte du décalage de calendrier entre les études, décalage

dû à la disponibilité des données. Pour réaliser cette étude de faisabilité, RFF a ainsi déterminé une « zone de recherche » de tracés alternatifs à cheval sur l'A62 entre Campsas et une zone de raccordement possible à la ligne existante au nord de Toulouse, assez largement dimensionnée en l'absence d'information sur les composantes humaines et naturelles de ce territoire.

Parallèlement à la mise au point et la présentation des hypothèses de tracé

dans le fuseau D ainsi qu'à la concertation menée sur ce sujet depuis le mois d'octobre, RFF est en train de rechercher directement des hypothèses de tracé alternatif entre Campsas et le sud de Saint-Jory sans passer par l'étape intermédiaire d'identification d'un fuseau de 1000 m de moindre enjeu. Ainsi dès la reprise de la concertation au mois d'avril 2011, RFF sera en mesure de présenter ces recherches.

[Carte sur www.gpsso.fr]

Interview



Carlos Maria Juarez Colera

Directeur général des chemins de fer espagnols

« L'Espagne au 1^{er} rang européen et au 3^{ème} rang mondial des pays exploitants des lignes à grande vitesse »

Pouvez-vous nous dire où en sont vos projets ferroviaires ?

5 ans après l'approbation par l'Etat du Plan Stratégique d'Infrastructures de Transport (PEIT) doté d'un budget de 109 milliards d'euros pour le ferroviaire, plusieurs lignes nouvelles ont été mises en service (cf. carte ci-contre), ce qui a propulsé l'Espagne fin 2010 au 1^{er} rang européen et au 3^{ème} rang mondial des pays exploitants des lignes à grande vitesse.

Conformément à ce plan, plusieurs autres lignes nouvelles sont en travaux parmi lesquelles on peut citer : le prolongement des lignes **Madrid-Barcelone** (jusqu'à Figueras), **Madrid-Valladolid** (jusqu'à Palencia, jusqu'à León et Asturias, jusqu'à Ourense et Santiago, jusqu'à Vitoria), **Madrid-Albacete** (jusqu'à Alicante et Murcia), **Madrid-Sevilla** (jusqu'à Cádiz), **la ligne Y basque** (Vitoria – Bilbao – San Sebastián/Irun), la ligne **Madrid-Badajoz** et son prolongement vers le Portugal, la ligne

Bobadilla-Granada et la ligne **Murcia-Almería** dont les mises en service s'échelonneront jusqu'en 2020.

Quelles sont vos actions pour développer la compétitivité du fret ferroviaire ?

L'Etat a approuvé mi septembre 2010 un plan stratégique complémentaire doté d'un budget de 7,5 milliards d'euros incluant notamment le développement et l'extension de plateformes ferroviaires pour 1/3 de ce budget afin de promouvoir le développement du fret ferroviaire et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'objectif de ce plan est de faire passer la part modale du fer

de 4 % aujourd'hui jusqu'à 10 % à horizon 2020.

Bien que durement touchée par la crise financière qui sévit depuis 2 ans, l'Espagne poursuit son développement des infrastructures de transport ferroviaire afin de lui permettre de répondre aux défis du XXI^{ème} siècle.

En France, la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne conclura la mise en œuvre de l'axe prioritaire n°3 du Réseau Transeuropéen de Transport sur la façade atlantique conformément aux engagements du sommet d'Essen en 2004.



Les lignes ferroviaires en Espagne

et aussi...

89% des habitants du Sud-Ouest très favorables ou favorables au GPSO

C'est le résultat le plus emblématique du sondage IFOP qui a été réalisé du 7 au 12 octobre 2010, afin de mieux connaître la perception et les attentes des habitants de huit des départements directement ou indirectement concernées (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Lot-et-Garonne, Gers, Hautes-Pyrénées, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne) par le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest. Retrouvez l'ensemble des résultats de ce sondage sur le site gpsso.fr

Les arrêts de prise en considération du fuseau : une nécessité

Le fuseau de 1 000 mètres approuvé par le Ministre le 27 septembre dernier a fait l'objet de 6 arrêts de prise en considération (un par département) permettant la mise en œuvre d'une procédure spécifique d'instruction des dossiers d'autorisation d'urbanisme et des permis de construire concernant tous les biens situés à l'intérieur du fuseau. RFF donne son avis sur ces dossiers afin de limiter plus tard des expropriations inutiles. Si une demande de construction se situe à proximité de la future infrastructure ou que sa proximité est telle que les conditions de réalisation de la ligne nouvelle l'expose à un

risque, elle fera l'objet d'un sursis à statuer d'une durée de 2 ans maximum. Cette procédure révèle toute son utilité dans certains secteurs où la pression urbaine est importante comme par exemple en périphérie des agglomérations. 95 demandes sont parvenues chez RFF depuis novembre 2010.

Répartition géographique des demandes et proportion des sursis à statuer. (Bilan au 28/01/2011)

Département	nb de demandes parvenues chez RFF	nb de sursis à statuer
33	4	1
40	4	0
47	12	3
64	58	21
31*	1	0
82*	16	5

*Arrêtés pris le 6/12/2010, après les autres départements dont les arrêtés ont été pris le 26/10/2010.

LES PARTENAIRES FINANCEURS DES ETUDES



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

89 quai des Chartrons - CS 80004
33070 Bordeaux Cedex
Tél. 05 56 93 54 00 - Fax 05 56 93 54 27

2, esplanade Compans-Caffarelli - 31000 Toulouse
Tél. 05 34 44 10 60 - Fax 05 34 44 10 66

www.gpsso.fr

Directeur de la publication : Christian MAUDET
Comité de Rédaction : Laurence ROSSET,
Geneviève LATXAGUE, Sylvie DHAMELIN COURT,
Aurélia PAILLOT.
Conception-rédaction : Parménion - Publicis Activ
Crédits Photos : RFF - Impression : Imprim'33
Diffusion : 300 000 exemplaires - Janvier 2011



Le cap des 3 000 abonnés à la lettre d'information GPSO est atteint !

Abonnement gratuit à la Lettre d'information et au Flash Infos GPSO

Pour être sûr de recevoir chez vous les prochains numéros de la Lettre d'information et du Flash Infos GPSO, merci de nous retourner ce coupon (écrire en capitales) sous enveloppe non affranchie à :

Réseau Ferré de France - Libre réponse 14370 - 33098 Bordeaux Cedex.

A noter : le Flash Infos GPSO est uniquement diffusé par courriel.

NOM : _____

PRÉNOM : _____

E-MAIL : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____

VILLE : _____

Conformément à la loi « informatique & libertés » du 6 janvier 1978, les données recueillies ici sont destinées uniquement à Réseau Ferré de France pour l'envoi des numéros à venir de La Lettre d'information des GPSO. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression sur ces données en vous adressant à : RFF, Mission GPSO, 88-89 quai des Chartrons - CS 80004 - 33070 Bordeaux Cedex.