



Réunion de la Commission Consultative GPSO C1b Sud Gironde et vallée de la Garonne

Type de document	Relevé de conclusions
Commission consultative	CC1b
Date de la reunion	1 décembre 2009
Lieu de reunion	Sous-préfecture Langon
Référence	GPSO-09-ISA-1-CRT-6216
Validé par : la sous-préfète de Gironde	

Madame la sous-préfète de Langon ouvre la séance et annonce l'ordre du jour :

- comparaison des options de passage du tronc commun,
- présentation de la méthode de définition et de comparaison des esquisses de fuseaux potentiels,
- présentation et comparaison des esquisses de fuseaux potentiels.

- **Remarques sur le relevé de conclusions précédent**

- pas de remarques ou d'observations, donc relevé précédent approuvé

- **Présentation de la comparaison des options de passages du tronc commun**

- Analyse comparative du tronc commun court, moyen et long
- Proposition RFF : préconiser au COPIL de retenir le tronc commun long.

Madame la sous préfète de Langon :

- ouvre le débat ;
- rappelle que tous les élus concernés par le tronc commun ont été rencontrés à l'échelon des communautés de communes et ont été destinataires de l'analyse comparative qui a été présentée aux groupes de travail « Fonctionnalités et service transport » en septembre 2009, en commission consultative et en concertation de proximité ;
- demande un avis ou une appréciation par commune de cette préconisation.

Marions :

La commune a subi l'autoroute, sera encore défigurée par le projet. Demande de tenir compte du cadre de vie. Est contre le tronc commun long et préconise de suivre les axes existants (A62 et A65) donc le tronc commun moyen.

Saint Michel de Rieufret :

Le maire rappelle son opposition au projet, et son refus de donner un avis sur quelque option que ce soit. Le maire de Landiras s'associe à ce propos.

Captieux :

Demande des explications sur les différences entre les options pour les enjeux « naturel et

biologique », et « paysage et patrimoine »
<p><i>INEXIA :</i> <i>Dans les tableaux de recensement, tous les enjeux sont listés. Dans le cas du tronçon commun court, les LGV empruntent le couloir du tronçon commun long en plus de celui de l'A62, donc il y a un cumul des enjeux sur 2 axes au lieu d'un seul.</i></p>
<p>Préchac : Demande comment est pris en compte la forêt, car elle fait partie du paysage.</p>
<p><i>INEXIA :</i> <i>La forêt est prise en compte dans les enjeux humains (activité sylvicole). Inexia rappelle tout ce qui est compris dans le thème humain de la grille d'analyse qui a été élaborée avec la participation des groupes de travail et des commissions consultatives.</i></p>
<p>Toulonne : Découvre ce tronçon commun long. Cela va provoquer une nouvelle saignée dans les territoires et aurait dû être jumelé aux infrastructures existantes. L'option 2 permet de respecter les recommandations du Grenelle de l'Environnement de suivre les saignées existantes.. Pour le développement des territoires, il aurait fallu une nouvelle gare de Langon sur la ligne nouvelle.</p>
<p><i>RFF :</i> <i>Le rapprochement des infrastructures ou jumelage a été envisagé mais n'est pas possible. Le développement du TER est pris en compte sur la ligne existante. Les trains à grande vitesse emprunteront les lignes nouvelles et dégageront donc de la capacité. Les SR-GV viennent en complément des TER et circuleront aussi sur les lignes nouvelles. Si une halte avait été prévue au droit de Langon, cela aurait produit une concurrence forte en lieu et place d'un complément de services ferroviaires.</i></p>
<p>Conseil régional d'Aquitaine : Concernant la gare actuelle de Langon, des réunions de travail sont organisées entre la mairie et le CR Aquitaine pour discuter de la desserte routière de la gare, des parkings..... Plus le trafic des trains à grande vitesse est retiré au début de la ligne existante, plus cela permet de dégager des espaces de circulation sur la ligne existante pour le développement des TER. Le cadencement est prévu pour 2011, les rames à double niveau pour 2013.</p>
<p>Toulonne : Y aura-t-il un engagement formel et écrit de remettre en état les lignes actuelles ? les voies TGV démarrent-elles dès Bordeaux ?</p>
<p><i>RFF :</i> <i>Les GPSO comprennent la création de lignes nouvelles et l'aménagement des lignes existantes. Les voies TGV se débrancheront après Hourcade à 160 km/h, et une 3^{ème} voie sera créée entre Hourcade et le débranchement des GPSO. RFF a pris l'engagement d'aménager les lignes existantes dans la décision suite au débat public.</i></p>
<p>Villandraut : Quels sont les avis émis ce matin en CC1a ?</p>
<p>Madame la sous préfète : Il n'y a pas eu d'avis, que des appréciations, les communes sont contre le projet et ne sont pas directement concernées par le choix du tronçon commun car les conséquences sont identiques quel que soit le tronçon commun choisi.</p>

- **Présentation de la méthode utilisée pour définir et comparer les fuseaux**
 - Pas de remarques sur la présentation.

- **Consultation des cartes d'enjeux bruts, de la carte de présentation des fuseaux au 1/100.000 sur la zone 1.**

<p>Conseiller Général de Podensac :</p> <p>Souhaite avoir la liste des entités, structures et personnes consultées pour le recensement des enjeux. Il fait part d'un problème de méthode et de procédure de validation. Il aurait fallu consulter les communes sur cette collecte des données afin qu'elles valident la prise en compte et l'état des lieux des enjeux</p>
<p>RFF :</p> <p><i>Toutes les cartes établies ont été transmises au fur et à mesure des mises à jour, ont été présentées et discutées en commissions consultatives, groupes de travail et concertation de proximité. Il n'y a pas de recensement de niveau « étude d'impact » à ce stade des études sur ces projets car il s'agit en étape 1 d'identifier les enjeux puis de comparer des fuseaux de 1000m à l'intérieur de couloirs de moindres enjeux.</i></p> <p><i>Tous les projets de ce type sont abordés de la même manière, y compris ceux que vous pouvez mener en tant que maître d'ouvrage au sein du conseil général.</i></p>
<p>Conseiller général de Podensac :</p> <p>Il serait intéressant de savoir qui a été contacté (fédération de chasse, viticulteurs, sylviculteurs...)</p>
<p>RFF :</p> <p><i>RFF va fournir toutes les dates de réunions, la liste des contributeurs, et la nature des données recueillies.</i></p>

- **Comparaison des esquisses de fuseaux potentiels.**

- Rappel des fonctionnalités ferroviaires rencontrées sur le lot 1 :
Pas de question sur ce point
- Comparaison des options sur le secteur 1B.

<p>Préchac :</p> <p>Est-ce que les options sont figées ? la commune avait demandé l'étude d'un fuseau en dehors du périmètre des études.</p>
<p>RFF :</p> <p><i>La demande de la commune a été entendue par RFF. Cependant, il existe des solutions dans le périmètre des études et donc ce sont celles-ci qui sont étudiées.</i></p>
<p>Villandraut :</p> <p>Comment sera fait le choix du fuseau préférentiel ?</p>
<p>RFF :</p> <p><i>Les élus ont été invités à donner leur avis sur la ou les options qui leur semblaient le mieux répondre à leur projet d'aménagement et aux enjeux environnementaux de leur territoire. L'ensemble de ces avis, accompagnés de ceux des services de l'Etat et de RFF sera porté à la connaissance des COTER de décembre qui feront des propositions au COPIL du 11 janvier pour choisir un fuseau de 1 000 m de large environ.</i></p>
<p>Conseiller général de Podensac :</p> <p>Il existe des procédures de saisine officielles qui ne sont pas respectées, en particulier la consultation du conseil municipal. Il demande donc un délai supplémentaire avant d'exprimer un avis.</p>
<p>Madame la sous préfète de Langon :</p> <p>Comme précisé depuis le début des études, la concertation de l'étape 1 s'arrête le 11/01/2010, date du COPIL. Il est toujours possible de contribuer par écrit jusqu'au COTER (14/12/09).</p>
<p>Madame la sous préfète de Langon :</p> <p>Conclut qu'il n'y a donc pas d'avis exprimé par les communes sur les options du secteur 1B lors de cette commission consultative.</p>

- Comparaison des options sur le secteur 1C.

<p>Captieux :</p>

Il faut étudier les enjeux de manière détaillée avant de se prononcer. Demande des explications concernant l'angle existant entre l'axe Bordeaux – Toulouse et l'axe Bordeaux – Espagne
<i>INEXIA :</i> <i>Le débranchement de la ligne Bordeaux – Espagne se fait à 230 km/h, et donc les rayons de courbure admissibles sont plus serrés.</i>
Conseiller général de Podensac : Réitère sa demande de délais supplémentaires pour pouvoir s'exprimer
Préchac : Dans le tableau de recensement des enjeux environnementaux, les 2 options paraissent identiques sur les thèmes Naturel et Biologique alors qu'elles présentent des couleurs différentes dans le tableau d'analyse comparative.
<i>INEXIA :</i> <i>La nature et le nombre d'enjeux du thème « naturel et biologique » sont effectivement identiques sur les 2 options. Ce qui les distingue, c'est la longueur de traversée du PNR, ce qui conduit à une sensibilité plus ou moins forte et donc une différence de couleurs entre les options.</i>
Bernos-Beaulac : La bifurcation entre les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est mal placée d'un point de vue des enjeux.
Escaudes : Cette bifurcation ne va pas nous arranger
Captieux : On ré-impacte encore tout le secteur touché par l'A65. L'option 1C-b est plus proche du village
Balizac : Personne ne parle de la halte SR-GV ?
<i>INEXIA :</i> <i>Précise les implantations possibles de la halte SR-GV et la comparaison faite entre les 2 options.</i>
<i>RFF :</i> <i>Le nombre d'arrêts à la halte SR-GV est fonction de la zone de chalandise, en général de l'ordre de 50 km, mais aussi fonction de la desserte routière de la zone.</i>
Conseil régional d'Aquitaine : Cette halte est une priorité de la région. Tout est à faire pour développer l'intérieur de la région par rapport au littoral. Il existe un besoin d'infrastructure pour permettre le développement. Cette halte conditionne tout l'aménagement intérieur de l'Aquitaine. Il faut se projeter dans le futur.
Captieux : Rappelle son opposition au projet mais s'il se fait, il souhaite participer aux conditions de sa réalisation. Fait la demande à RFF et à l'Etat qu'ils soient de véritables partenaires des collectivités pour mener une réflexion sur l'aménagement des territoires (en particulier dans le cadre du SCOT).
<i>RFF confirme son engagement aux côtés des collectivités dans l'élaboration de leurs projets d'avenir et précise que le positionnement de la halte doit aussi permettre de regarder vers le Sud (Bayonne et l'Espagne) et vers l'Est (Agen et Toulouse) avec le raccordement Sud/Sud. Elle permettra aussi de desservir le nord-est des Landes et l'ouest du Lot-et-Garonne.</i>

• **Conclusions :**

Madame la sous préfète de Langon :

- rappelle les prochaines échéances et la nécessité de recevoir les avis et appréciations des communes avant le 14 décembre 2009.

Balizac : Qu'en est-il des études sur la mixité fret / voyageur ?
<i>RFF :</i> <i>Les perspectives de marchés potentiels sont à très long terme. A plus court terme, un besoin de circulation de type « TGV postal » pourrait être mis en place sur l'axe Paris-Espagne mais circulerait, dans un premier temps, sur la ligne existante Bordeaux – Hendaye. Les mesures conservatoires pour ce type de circulations pourraient être prises sur la LN mais sans circulation tant que la ligne existante n'est pas saturée.</i>

Saint Michel de Rieufret :
Où se situera le COTER ?

RFF :

Le COTER est organisé par le préfet, il se tiendra soit à Bordeaux, soit à Agen, soit à Mont de Marsan.