



Réunion de la Commission Consultative GPSO C1c Landes Nord et Centre

Type de document	Relevé de conclusions
Commission consultative	C1c
Date de la reunion	02 décembre 2009
Lieu de reunion	Agen
Référence	GPSO-09-ISA-1-CRT-6217
Validé par : le Préfet du Lot-et-Garonne	

Monsieur le Préfet du Lot-et-Garonne ouvre la séance, annonce l'ordre du jour et rappelle les prochaines échéances :

- 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.

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

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

Monsieur le préfet :	Demande une appréciation par commune de cette préconisation.
Conseiller général du Val d'Albret :	Pourquoi la ligne existante n'est-elle pas utilisée jusqu'à Agen ?
RFF :	<i>Lors du débat public, cette question s'est posée, et la réponse a été de construire une ligne nouvelle pour rejoindre Agen, et d'aménager les lignes existantes pour l'amélioration des services régionaux. L'aménagement de la ligne existante ne permet pas les performances et gains de temps de la ligne nouvelle et réduit les potentialités de développement des TER, service de proximité et du fret.</i>
Monsieur le Préfet :	Pourquoi les TGV n'empruntent-ils pas la ligne existante ?
RFF :	<i>En mettant les TGV sur les lignes nouvelles, on accroît la capacité sur les lignes existantes et on permet l'amélioration de la desserte TER. Par ailleurs, les TGV ne peuvent pas rouler à plus de 160 km/h sur la ligne existante.</i>
Président du Conseil général :	Sur quel linéaire est empruntée la ligne existante ? comment va-t-on pouvoir passer tout le trafic sur cette portion de ligne existante ?
RFF :	<i>Le linéaire est de l'ordre de 10 à 12 km. Une décongestion des trafics est assurée par la</i>

<p>construction d'une 3^{ème} voie entre le triage d'Hourcade et le débranchement de la ligne nouvelle.</p>
<p>Feugarolles :</p> <p>Considère que la LGV est imposée. Veut en retirer quelque chose. La desserte du département n'est pas assurée par Agen, car n'est pas le barycentre du département. La gare d'Albret permet à de nombreuses personnes d'être à 20 minutes de beaucoup de destination.</p>
<p>RFF :</p> <p><i>Le travail sur la desserte d'Agen continue. La réalisation de la halte SR-GV en gare d'Albret ne sera pas préconisée par RFF au COPIL car cette halte entre en concurrence avec les dessertes TER sur les lignes existantes et avec la desserte de l'agglomération d'Agen quelque soit la solution retenue.</i></p>
<p>Monsieur le préfet :</p> <p>Un barycentre de département est autant géographique que démographique. La population est massée sur l'Est du département (Agen et Villeneuve). Pour l'ouest (Marmande) le trafic emprunte la ligne existante.</p>
<p>Conseiller général de Lavardac :</p> <p>Qu'en est-il du pendulaire ?</p>
<p>RFF :</p> <p><i>Cette technologie n'est pas envisagée sur les GPSO. Elle l'a été un moment sur la liaison Paris-Orléans-Limoges-Toulouse puis a été abandonnée à cause de ses faibles performances, des limites capacitaires engendrées et du coût d'exploitation très élevé du matériel roulant.</i></p>
<p>Caubeyres :</p> <p>Pourquoi ne pas doubler la ligne existante ?</p>
<p>RFF :</p> <p><i>L'aménagement de la ligne existante à la sortie de Bordeaux est réalisé pour des questions capacitaires. Lors du débat public, cette solution a été écartée car elle ne répond pas aux demandes par rapport à l'exploitation des lignes et aux performances en matière de temps de parcours. Elle engendre un impact très fort sur le bâti car la ligne existante traverse de nombreuses villes. Il était aussi demandé de relier Toulouse à grande vitesse et la ligne existante ne le permet pas.</i></p>

Pas d'autres questions ni de remarques sur le tronc commun. Pas d'opposition à la proposition de RFF de proposer au COTER de retenir le tronc commun long.

- **Présentation de la méthode utilisée pour définir et comparer les fuseaux**
 - La présentation ne soulève pas de question particulière.
- **Cartographies des enjeux bruts, carte de présentation des fuseaux sur la zone 1 à l'échelle du 1/100 000.**
 - Monsieur le Préfet précise que cette consultation a pu avoir lieu avant la commission et pourra se poursuivre après la session.
- **Présentation des fuseaux à partir de la carte au 1/100.000 de la zone 1.**
- **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 1C.

<p>RFF :</p> <p><i>Lors de la présentation des esquisses de fuseaux potentiels, il a été demandé d'étudier une liaison Nord – Sud entre les 2 options qui se sont dégagées des études. L'étude de cette liaison est en cours et RFF n'est pas en mesure de présenter en séance l'analyse statistique des résultats. Il existe en effet de très nombreux enjeux dans le secteur de Casteljaloux et notamment des périmètres de protection rapprochée de captage AEP, des landes humides dont la présence a été confirmée très récemment par des fédérations de chasse et de pêche.</i></p>
<p>Casteljaloux :</p> <p>Est-ce que la halte SR-GV a une incidence sur le choix du fuseau ? est ce que les conditions de</p>

financement du projet par le conseil général de la Gironde conduit à un choix ?
<p><i>RFF :</i> <i>La halte SR-GV pèse sur le choix de l'option en termes de fonctionnalité. Si l'option Sud est choisie, elle ne remplit pas la commande du COPIL par rapport à l'implantation de la halte en Sud Gironde. Il est précisé que cette option est également moins bien placée sur le plan de l'analyse environnementale.</i></p>
<p><i>INEXIA :</i> <i>Par ailleurs, le décalage vers le Sud de la halte la rapproche très sensiblement de la gare nouvelle de Mont de Marsan, donc lui apporte moins de pertinence en termes de zone de chalandise.</i></p>
<p>Casteljaloux :</p> <p>Dans ce cas, en raison des exigences de la Gironde, seule l'option nord peut être retenue. Rappelle l'historique du déclin industriel de la commune et du développement du secteur touristique qui serait très impacté par le fuseau nord.</p> <p>N'est pas contre la LGV, et serait illogique que le département se passe de cet équipement. Ne fait pas partie du « oui mais chez les autres », il faut que ça passe mais dans les endroits présentant le moins d'enjeux.</p>
<p>Monsieur le préfet :</p> <p>Il existe effectivement 2 options en trait plein et une option en pointillé qui reste à affiner. Les éléments apportés ont donc été pris en considération.</p>
<p><i>RFF :</i> <i>La nouvelle option est en dehors du périmètre de protection rapprochée, et des landes humides. Une étude de cette option doit être menée au même titre que les 2 autres.</i></p>
<p>Casteljaloux :</p> <p>Se réjouit de la prise en considération de ses arguments mais reste persuadé que le fuseau sud est moins impactant dans ce secteur. Le nouveau fuseau est satisfaisant pour Casteljaloux.</p>
<p>Conseiller général de Lavardac :</p> <p>Il n'existe pas de concurrence entre les TGV et les SR-GV, donc cet élément n'a pas à être invoqué pour le choix des options.</p>
<p><i>INEXIA :</i> <i>Le TGV ne desservira que Mont de Marsan Gare nouvelle, alors que les SR-GV desserviront la halte Sud Gironde et la gare nouvelle de Mont de Marsan. Donc il est nécessaire de ménager de l'espace entre les dessertes des SR-GV</i></p>
<p>Fargues sur Ourbise :</p> <p>Est concerné par le fuseau nord et le fuseau sud, donc concerné par le bruit. Il y a eu un débat sur le développement des communes rurales, quelle contrepartie financière va être apportée par rapport aux nuisances subies ?</p>
<p>Saumejan :</p> <p>Considère que les réaménagements des lignes existantes auraient pu être plus performants. Le fuseau sud impacte 12 maisons sur 30, une usine, et un centre de vacances. N'est pas concerné par l'option en pointillé.</p>
<p>Feugarolles :</p> <p>La principale nuisance est le bruit, avec 50 trains par jour, ça fait un train toutes les 24 minutes. Comment va être financée la LGV ? avec de l'argent public et de l'argent privé ? Est-il vrai que le bruit est calculé par rapport à un train ou à une moyenne ?</p>
<p><i>RFF :</i> <i>Le bruit est un réel enjeu qui sera abordé au cours de l'étape 2 des GPSO, lors de la définition d'un projet de tracé, en concertation avec les maires.. Il faut d'abord connaître le trafic réel pour simuler le passage des trains et dimensionner les mesures de protections en conséquences (écran ou merlon). Ces études seront vérifiées au fur et à mesure, et un comité de suivi sera mis en place après la mise en service des lignes nouvelles pour vérifier l'efficacité des protections. RFF a une obligation de résultat par rapport à la réglementation en vigueur. En tant qu'établissement public, il se doit de respecter ces lois. Actuellement, les seuils de bruit sont calculés selon une moyenne. Les protections protègent avant tout contre le bruit au passage des trains.</i></p>
<p>Caubeyres :</p> <p>Quelle solution est envisagée par rapport au bruit dans les zones de coteaux ?</p>
<p><i>RFF :</i> <i>Ce point sera vu lors des études de positionnement du tracé par rapport au terrain naturel.</i></p>

<p>Allons :</p> <p>N'a pas retrouvé le classement en enjeux fort de la forêt dans le CR de la réunion précédente</p>
<p>INEXIA :</p> <p><i>Les forêts dotées d'un plan de gestion durable sont classées en enjeu fort.</i></p>
<p>Conseiller général de Lavardac :</p> <p>Quelle sera notre marge de manœuvre par rapport au bruit ? Quel aspect vont avoir les coteaux avec les tranchées au travers ?</p>
<p>INEXIA :</p> <p><i>Il ne faut pas confondre la largeur de la plate forme (15 m environ) et les emprises consommées par le projet (8 hectares / km en moyenne) soit 80 m de largeur environ.</i></p>
<p>Conseiller général du Val d'Albret :</p> <p>Il faut ramener le coût des protections à la durée de vie de la LGV, ceci permettra d'avoir une garantie à long terme.</p>
<p>RFF :</p> <p><i>L'investissement sur la ligne est fait sur 100 à 150 ans. La concertation se fera sur le tracé, sur les principes de rétablissement et sur les protections acoustiques. RFF a une obligation de résultat par rapport à la protection contre le bruit, et accompagnera les riverains dans son projet.</i></p>
<p>Pindères :</p> <p>Est contre le fuseau nord car traverse le périmètre AEP. Le nouveau fuseau coupe sa commune en deux et la forêt ne protégera pas contre le bruit. Il faudra compter sur la commune pour avoir les meilleures protections.</p>
<p>Quel est l'impact financier sur la commune ? la commune est petite et la seule ressource est le tourisme, ne dispose pas de terrain possible pour implanter des entreprises. Veut des compensations par rapport aux nuisances.</p>
<p>RFF :</p> <p><i>L'étude d'impact à réaliser se fera commune par commune. Il n'existe pas de réponse fiscale pour les communes par rapport à ce type de projet, en dehors des éventuels équipements ferroviaires spécifiques associés au projet.</i></p>

• **Conclusions :**

<p>Monsieur le préfet :</p> <p>Il existe un consensus fort pour le tronç commun long. La zone est concernée par 2 fuseaux, et la nouvelle option est à étudier statistiquement. Ces solutions seront présentées en COTER le 14/12/09 à Bordeaux, puis au COPIL le 11/01/10. Le tracé élaboré en 2010 tiendra compte du trafic et du bruit. Des simulations seront faites, des écrans ou des merlons seront réalisés et un comité de suivi sera mis en place. La concertation se fera avec les élus au plus près du terrain, et devra être conforme à l'intérêt général tout en ménageant les intérêts particuliers. Le tracé devra faire le moins de dégâts possibles dans la forêt et la plaine de la Garonne</p>
<p>Conseil Général :</p> <p>Partage les préoccupations de Casteljaloux, et RFF doit affiner les études.</p>